Повітряна розвідка: погляд у перспективу

6 стор.

www.krula.com.ua

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

Крила України

17 – 21 вересня 2012 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 38 (649)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

АВІАСВІТ-XXI

AVIASVIT-XXI

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Без права на помилку

2 стор.

Кількість вручених ордерів військовим зростає

3 стор.

ПАТ "Мотор Січ" модернізувало 12 вертольотів Мі-2

3 стор.

Історія авіації в одному виданні

14 стор.

АВІАСАЛОН

На позиціях світового лідера

9 стор.





Міністр оборони України Дмитро Саламатін:

"На ремонт авіаційної техніки цього року виділено втричі більше коштів, ніж минулого"

2 стор.



Бойову майстерність перевірить Чауда

4 стор.

Льотно-методичний збір у Криму: буде гаряче!



Осінь в армії – знакова пора, адже щороку у вересні-жовтні проводиться масштабний підсумковий захід – комплекс навчань із залученням усіх видів і родів військ. 2010 року це була "Взаємодія", 2011-го – "Адекватне реагування". І ось нинішньої осені – "Перспектива". Чи не найголовнішу роль на цих навчаннях відіграють бойові підрозділи Повітряних Сил.

Цілеспрямована підготовка до "Перспективи" тривала протягом року, втім, ще більшої насиченості цей процес набув за місяць до початку навчань. Це – відпрацювання наказів, визначення льотного складу, керівників польотів, оцінка стану льотної техніки, визначення озброєння...

Як і всі, більшість льотчиків і техніків готувались до "Перспективи" протягом усього року. Адже саме тут кожен льотчик, технік та інші авіаційні фахівці в умовах, максимально наближених до бойових, можуть показати, чого досягли та наскільки зріс їх професійний рівень у порівнянні з минулим роком.

17 вересня в Криму, на базі Севастопольської бригади тактичної авіації Повітряного командування "Південь" Повітряних Сил ЗС України, якою командує полковник Олексій Марченко, розпочався льотно-методичний збір винищувальної авіації.

...Восьма ранку. З аеродрому Гаврилівка вилітає Ан-26. Місце призначення – військовий аеродром "Бельбек". Саме там – у розпалі приготування до заходу. За цей час зроблено немало.

Продовження на 2 стор.

ВІД ПЕРШОЇ ОСОБИ

Міністр оборони України Дмитро Саламатін: "На ремонт авіаційної техніки цього року виділено втричі більше коштів, ніж минулого"

19 вересня Міністр оборони України Дмитро Саламатін вручив формуляри від двох учбово-тренувальних літаків Л-39 "Альбатрос" військовослужбовцям 7-ї бригади тактичної авіації Повітряного командування "Захід", дислокованої у Старокостянтинові на Хмельниччині.





– Вручення вашій частині формулярів на два учбово-тренувальні літаки Л-39 "Альбатрос" є переходом на новий рівень бойових можливостей авіації. Ми приступили до ремонту і модернізації літаків. Вітчизняні підприємства завантажені "на повну", і ми зробимо нашу авіацію гордістю країни, – наголосив Дмитро Саламатін, звертаючись до військових авіаторів.

Як повідомив глава вітчизняного оборонного відомства, авіаційну техніку було відремонтовано на ДП "Чугуївський ремонтний авіаційний завод".

Дмитро Саламатін підкреслив, що у 2012 році Повітряні Сили вже отримали по чотири Су-27 і МіГ-29, п'ять Л-39, а також один Су-27УБ. Загалом цього року на авіаремонтних підприємствах проводиться ремонт і модернізується 47 одиниць літальних апаратів.

– На ремонт авіаційної техніки цього року виділено втричі більше коштів, ніж минулого. І ця цифра зростатиме щороку! – наголосив Міністр оборони України.

Глава оборонного відомства звернув увагу на те, що завдяки високим темпам ремонту і модернізації літаків, а також системному забезпеченню авіачастин авіаційним гасом у поточному році вже вдалося довести середній наліт на одного льотчика до 36 годин.

– Це – рекорд, такого не було за роки незалежності нашої держави! У нас амбітні плани – до кінця року довести середній наліт до 40 годин, – наголосив Дмитро Саламатін.

Він підкреслив, що з цією метою найближчим часом до складу авіаційних бригад Повітряних Сил будуть введені усі Л-39, які десятиріччями стояли "на приколі" і не експлуатувались.

– Для нас важливо мати економічно незатратні літаки з мінімальним використанням пального, які дають можливість підтримати натренованість льотного складу. Це – досвід і практика багатьох розвинутих країн Європи, авіаційний парк на 100 відсотків є ровесником авіапарку Збройних Сил України, – повідомив Міністр оборони.

Дмитро Саламатін акцентував увагу на тому, що важливим є не вік вітчизняних бойових літаків, а умови їх експлуатації, обслуговування і модернізації.

– Сьогоднішня авіатехніка може прослужити нам надійно не один рік. Це стосується і техніки інших видів Збройних Сил, – зазначив він.

Як наголосив Міністр оборони України, у Збройних Силах відновлюється не лише авіація, а й зенітно-ракетні комплекси, техніка протиповітряної оборони та кораблі.

– Наша армія нарешті перетворюється на професійну, якою може пишатись кожен українець! – зазначив Дмитро Саламатін та побажав авіаторам вдалих польотів.

www.mil.gov.ua
Фото Андрія Агєєва.

НА БОЙОВОМУ КУРСІ



Без права на помилку

На Новомосковському загальновійськовому полігоні, що на Дніпропетровщині, тривають заходи за планом бойової підготовки окремої повітрянодесантної бригади 6-го армійського корпусу Сухопутних військ ЗС України.

Як зазначив керівник стрибків підполковник Ігор Скляров, під час планових занять 126 воїнів-десантників здійснили десантування з літака Іл-76МД. Більше половини з них десантувалися з літака цього типу вперше. Стрибок здійснювався з висоти 600 метрів. Також десантники відпрацювали тактичне завдання зі стрільбою у повітрі холостими набоями.

Керівник групи забезпечення безпеки десантування штурман бригади транспортної авіації Повітряних Сил ЗС України майор Ігор Шамардан повідомив, що для успішного виконання десантування максимальна помилка в курсі на бойовому шляху не повинна була перевищувати 5 відсотків, із чим екіпаж майора Олександра Бєлого впорався на "відмінно".

www.mil.gov.ua

"ПЕРСПЕКТИВА-2012"

Передислокацію завершено. Попереду – бойова робота

У Повітряному командуванні "Південь" завершилась передислокація техніки, яка братиме участь у комплексі навчань (тренувань) "Перспектива – 2012". Так, одними з перших на полігон "Чауда" прибули військовослужбовці окремого полку зв'язку ПвК "Південь". Вони забезпечуватимуть зв'язок пунктів управління комплексу навчань з бойовою стрільбою на полігоні "Чауда".

Зв'язківці колоною у складі 14 одиниць техніки своїм ходом здійснили марш в 650 км. Діями особового складу на марші керував заступник командира полку зв'язку підполковник Олександр Терещенко, який з 2006 року бере участь у подібних навчаннях. Техніка дійшла до місця призначення без поломок, що свідчить про підготовленість особового складу і техніки частини до цього заходу.

– Варто зазначити, що автомобілями керували військовослужбовці строкової служби, які восени 2011 року призвані до лав Збройних Сил України. Та незважаючи на труднощі під час руху, вони вправно і впевнено виконали поставлене завдання, – зауважив заступник командира полку зв'язку підполковник Олександр Терещенко.

– Близько 70% офіцерів, прапорщиків і контрактників вже брали участь в таких навчаннях у попередні роки, – розповідає начальник вузла зв'язку майор Олексій Мананков. – Три солдати строкової служби забезпечували "Євро-2012". Решта строковиків беруть участь в таких навчаннях вперше.

Зараз особовий склад виконує завдання з нарощування системи зв'язку, бере участь в тренуванні систем зв'язку, зв'язківці виконують навчально-тренувальні завдання. Особовий склад повністю адаптувався на новому місці дислокації, готовий до виконання бойового завдання і чекає основну фазу навчань – забезпечити надійне і безперебійне управління під час бойових стрільб.

Продовження на 4 стор.

ПІДГОТОВКА ЛЬОТЧИКІВ

Льотно-методичний збір у Криму: буде гаряче!

Господарі "свята", військовослужбовці Севастопольської бригади, люб'язно підготували для гостей житлові приміщення, технічні – для розміщення майна, та 7 літаків МіГ-29. А ще – сліпуче сонце і тепле море. Але зараз не про це.





Для участі у ЛМЗ сюди перебазувалися винищувачі мало не з усієї України. Крім того, силами транспортної авіації бригади, що на Вінниччині, відповідно до плану забезпечення ЛМЗ, здійснено 6 рейсів з перевезення: 5 – літаками Ан-26 та 1 вертольотом Мі-8. Було перевезено 1200 осіб інженерно-технічного складу та груп керівництва, а також понад 120 тонн вантажів.

Підготовкою і самим збором керує начальник авіації Командування Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенант Василь Нікіфоров. Головним завданням є підготовка льотного складу до несення бойового чергування в системі протиповітряної оборони держави, удосконалення методики виконання бойових стрільб по повітряних цілях вдень і вночі, забезпечення заходів бойової підготовки інших видів і родів військ Збройних Сил України, тренування розрахунків командних пунктів у наведенні винищувачів з практичним застосуванням озброєння літаків, набуття практичних навичок фахівцями озброєння з підготовки авіаційної техніки та засобів ураження до бойового застосування.

Під час збору планується провести бойові стрільби літаків по повітряних цілях та забезпечити стрільби зенітно-ракетних військ Повітряних Сил ЗС України та підрозділів ЗРВ Сухопутних військ в районі полігона "Чауда".

Практична фаза збору проходитиме на базі аеродрому Бельбек поблизу Севастополя з практичним виконанням польотів винищувальної авіації, до яких залучається 15 винищувачів.

У зборі братиме участь керівний, льотний, інженерно-технічний склад, фахівці логістики та зв'язку авіаційних частин Повітряних Сил Збройних Сил України. За словами генерал-лейтенанта Василя Нікіфорова, з-поміж 40 чоловік льотного складу вперше виконуватимуть завдання вдень та вночі з виконанням пусків керованих ракет та стрільбою з гармати по парашутних мішенях 17 льотчиків. Це – рекордний показник. У попередні роки перевага надавалась більш досвідченим. А цього року, завдяки інтенсивній льотній підготовці в частинах, вперше на ЛМЗ майже половина від загальної кількості – молоді льотчики.

Крім бойових завдань, під час льотно-методичного збору підполковник Олександр Оксанченко готуватиметься до авіакосмічного салону "Авіасвіт-2012". Він відпрацьовуватиме фігури вищого пілотажу, які згодом виконає під час демонстраційного польоту на Су-27 в рамках авіашоу на "Авіасвіті".

Олександр Олехнович.
"Крила України".
Фото автора.

КВАРТИРНЕ ПИТАННЯ

Кількість вручених ордерів військовим зростає



19 вересня у місті Старокостянтинові на Хмельниччині Міністр оборони України Дмитро Саламатін вручив ордери та ключі від квартир 71-й сім'ї військовослужбовців частин місцевого гарнізону.

– Приємно, що сьогодні ордери на квартири отримують сім'ї військових з гарнізону, де дислокується одна з кращих авіаційних бригад Повітряних Сил, – зазначив Дмитро Саламатін.

Він наголосив, що проблема забезпечення житлом військовослужбовців Збройних Сил України загострювалася упродовж багатьох років, але нинішнє керівництво держави та оборонного відомства рішуче налаштоване на її вирішення.

– Міністерство оборони України запроваджує нову соціальну політику, в основі якої – людина і її проблеми. Ми щодня працюємо над тим, щоб підвищити соціальний статус військовослужбовців, у тому числі через забезпечення їх житлом. Цього року втричі збільшилась кількість вручених ордерів від службового житла військовим, і щороку ці показники збільшуватимуться в рази, – підкреслив Дмитро Саламатін.

– Як не можна побудувати будинок без фундаменту, так не можна реформувати армію, не забезпечивши військових усім необхідним. Тому ми зробимо усе можливе, аби зняти соціальне напруження серед військовослужбовців, забезпечити їх сучасними зразками озброєння та військової техніки, вирішити інші наболілі питання, – наголосив він.

Дмитро Саламатін зауважив, що на сьогодні керівництво оборонного відомства розглядає кілька шляхів розв'язання житлової проблеми у Збройних Силах. Серед них – зведення нових будинків і добудова незавершених об'єктів, забудова земельних ділянок, створення фонду службового та постійного житла, реконструкція споруд, запровадження механізмів кредитування, іпотеки тощо.

Він також повідомив, що за останні роки у Старокостянтинові побудовано чотири житлові будинки на 366 квартир, і сьогодні їх кількість збільшилась на 1 будинок та 71 квартиру.

– Найближчим часом у цьому місті заплановано побудувати ще два житлові будинки на 216 квартир, – наголосив Дмитро Саламатін.

На завершення урочистостей Дмитро Саламатін побажав усім військовослужбовцям-новоселам та їх сім'ям здоров'я, добробуту й злагоди та оглянув житлові приміщення новоселів. Разом з ним з умовами проживання військовослужбовців ознайомилися заступник начальника Генерального штабу Збройних Сил України генерал-лейтенант Юрій Думанський, командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Юрій Байдак, керівництво Хмельницької обласної державної адміністрації та Старокостянтинівської районної ради, голова Старокостянтинова Микола Мельничук, начальник Старокостянтинівського гарнізону полковник Сергій Близнюк.

www.mil.gov.ua
Фота Андрія Агєєва.

СПІВРОБІТНИЦТВО

Перспективи співпраці – у космічній галузі

Президент України Віктор Янукович вбачає перспективу співпраці України з Туреччиною у космічній галузі. Про це Глава держави заявив під час другого засідання українсько-турецької Стратегічної ради високого рівня, що відбулось у Києві, повідомляє прес-служба Президента України.

"Бачу хороші перспективи двосторонньої співпраці у космічній галузі, де можуть бути ефективно поєднані значні науково-виробничі потужності України та амбітні плани Туреччини щодо створення власного космічного комплексу", – сказав Віктор Янукович.

"Ми також очікуємо на конкретні пропозиції співробітництва у сфері оборонно-промислового комплексу", – додав Глава держави.

ПЕРСПЕКТИВИ

ДП "Антонов" планує сертифікувати літак Ан-2-100



ДП "Антонов" планує в грудні 2012 або на початку 2013 року сертифікувати ремоторизований літак Ан-2 у варіант Ан-2-100. Про це повідомив заступник генерального конструктора ДП "Антонов" Олександр Ківа, передає "АвіаПорт".

Літак Ан-2-100 є подальшим розвитком лінійки модифікацій літака Ан-2. Переобладнання Ан-2 в Ан-2-100 полягає в заміні поршневого двигуна на турбогвинтовий МС-14 виробництва ПАТ "Мотор Січ" із трилопатевим реверсивним повітряним гвинтом АВ-17. На цей час літак готується до льотних випробувань.

Наразі ДП "Антонов" з партнерами, у тому числі з російськими, визначає можливі виробничі майданчики для організації виробництва з переобладнання літака Ан-2 у варіант Ан-2-100.

Парк літаків Ан-2 цивільної авіації країн СНД становить 2205 літаків, з них 1583 – у Росії, 135 – в Україні, 294 – у Казахстані, 89 – у Туркменістані, 60 – в Узбекистані, 63 – в Азербайджані. Напрацювання лідерних літаків Ан-2 становить 20 000 льотних годин.

АВІАРЕМОНТНА ГАЛУЗЬ

"Укроборонпром" забезпечить ремонт авіатехніки Міноборони

Міністерство оборони України з 21 серпня по 12 вересня за результатами тендерів уклало низку угод з підприємствами ДК "Укроборонпром" на ремонт авіаційної техніки на загальну суму 68,2 млн. грн. Про це повідомляє "Вісник державних закупівель". Так, ДП "Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН" має за 60 млн. грн провести капітальний ремонт п'яти вертольотів типу Мі-8 з дообладнанням під вимоги ООН і стандарти ІКАО.

ДП "Луганський авіаційний ремонтний завод" за 2 280 000 грн. забезпечить капітальний ремонт головних вертолітних редукторів типу ВР-24 з виготовленням тари та електронних регуляторів двигуна типу ЕРД-3. Крім того, ДП "Одеський авіаційний завод" за 5 910 000 грн. проведе капітальний ремонт шести коробок літакових агрегатів КСА-3 для літаків МіГ-29.Всі роботи мають бути виконані до кінця поточного року.



СПІВПРАЦЯ



АВІАВИРОБНИЦТВО

Конотопський "АВІАКОН" отримав держзамовлення на випуск 18 гелікоптерів

На виконання доручень Президента України державне підприємство "Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН" отримало перше замовлення на випуск у 2012 році 18 вітчизняних гелікоптерів. Про це повідомляє єдиний веб-портал органів виконавчої влади України.

"Сумщина демонструє перші кроки в реалізації державної програми. І ми вже отримали конкретний результат. За кілька років область вийде на внутрішній і зовнішній ринки з першими українськими вертольотами. Підприємство утричі збільшить обіг – до одного мільярда гривень. А це – нові робочі місця, додаткові відрахування до бюджетів, розвиток інфраструктури", – підкреслив голова Сумської облдержадміністрації Юрій Чмирь.

За словами керівника області, до 2014 року на підприємстві планують налагодити виробництво 40 гелікоптерів за рік, а у 2015-му – вийти на зовнішній ринок. За результатами відповідного тендера Міністерство оборони уклало з ДП "АВІАКОН" договір про надання послуг з капітального ремонту вертольотів Мі-8 на 60 мільйонів гривень.

Державний музей авіації поповнює експозицію

Завдяки керівництву Міністерства оборони України, 14 вересня Державний музей авіації НАУ поповнив свою експозицію черговим зразком авіатехніки. Загалом найближчим часом до музею планується передати понад десяток різних типів літаків.

Перший літак – навчально-тренувальний винищувач МіГ-21УМ – був доставлений зі Львова. Зараз триває складання цього унікального експонату. Адже літаків цієї модифікації немає в жодному іншому авіамузеї світу. МіГ-21УМ (зав. номер 516919021) побудований 1974 року. Він є останнім в Україні літаком цього типу, що перебував у експлуатації. Невдовзі до музею надійдуть МіГ-23 УБ і Як-38У, а також крилата ракета Х-55 – основне озброєння стратегічних бомбардувальників Ту-95МС та Ту-160. "Морська колекція" отримає основну зброю протичовнової авіації – торпеди АТ-1, АПР-1 і ВТТ-1.

РЕМОТОРИЗАЦІЯ

ПАТ "Мотор Січ" модернізувало 12 вертольотів Мі-2

ПАТ "Мотор Січ" провело модернізацію 12 вертольотів Мі-2 шляхом установки на них нових двигунів АІ-450. Про це повідомив радник президента ПАТ "Мотор Січ" Іван Божков, передає "Центр транспортних стратегій".



Іван Божков зазначив, що роботи виконувалися на потужностях ТОВ "Вінницький авіаційний завод". За його словами, замовлення на модернізацію вертольотів Мі-2 надійшло від МНС і Державної прикордонної служби України. Як повідомлялося раніше, ПАТ "Мотор Січ" почало виконувати роботи із заміни двигунів вертольотів Мі-2 на Вінницькому авіаційному заводі у 2011 році. Вартість модернізації одного Мі-2 з ремоторизацією становить 3,5-4 млн. грн.

Бойову майстерність перевірить Чауда

У рамках дослідницьких та експериментальних командно-штабних навчань з органами військового управління та військами "Перспектива-2012", техніка та особовий склад зенітно-ракетного полку, що дислокується у місті Євпаторія, здійснили марш до полігона Чауда, де відбудеться практична фаза навчань з бойовою стрільбою. Марш здійснювався комбінованим способом: автомобільна техніка діставалась власним ходом, гусенична – спочатку залізничним транспортом, після чого так само продовжила рух самостійно.



Напередодні готовність техніки до виконання завдання перевірялась офіцерами Генерального штабу та Командування Повітряних Сил Збройних Сил України. За висновками профільних військових фахівців, техніка і особовий склад знаходяться у готовності до виконання завдання.

За словами командира полку полковника Андрія Матвієнка, особовий склад наполегливо готувався до цієї важливої події.

– Цільове виділення пально-мастильних матеріалів протягом підготовчого періоду дало нам можливість провести практичні заняття з молодими механіками-водіями, які нещодавно прийшли у наш полк з навчального підрозділу, а також відновити практичні навички з водіння військовослужбовцям за контрактом, – зазначив він.

Відповідно до плану бойової підготовки до участі у навчаннях залучаються техніка та особовий склад двох окремих зенітно-ракетних дивізіонів, командного пункту та технічної батареї. За словами начальника відділу бойової підготовки зенітних ракетних військ Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковника Олексія Самосвата, у зв'язку з тим, що під час проведення навчань техніка цієї військової частини використовуватиметься як базова, було прийнято рішення про відповідне матеріально-ресурсне забезпечення.

З січня по серпень поточного року на ремонт визначеної техніки і озброєння було спрямовано понад 200 тисяч гривень. Протягом підготовчого періоду було відновлено 25 блоків, проведено закупівлю матеріалів для відновлення лако-фарбного покриття, здійснено заправку засобів пожежогасіння. Також були придбані необхідні запчастини для ремонту автомобільної техніки.

– Для здійснення складного ремонту гусеничної техніки закупили зварювальне обладнання, що дозволило фахівцям проводити ремонт безпосередньо на території військової частини без залучення сил спеціалізованих ремонтних підприємств. У перспективі це дасть можливість зекономити значні державні кошти. У порівнянні з аналогічним періодом минулого року, обсяг коштів, спрямованих на відновлення працездатності озброєння і військової техніки, збільшився на 30-40%, що, безумовно, сприятиме успішному проведенню навчань, – зазначив полковник Олексій Самосват.

Слід зазначити, що особливу увагу тут звертають на заходи безпеки. Ще до початку стрільб з особовим складом проведуть додаткові заняття щодо заходів безпеки, після чого усі, без винятку, складуть відповідні заліки.

Сергій Осипов.
РМЦ АР Крим.



Мінімум умов, мінімум теорії, лише практика

17 вересня в табірному зборі на базі гвардійського Феодосійського зенітного ракетного полку відбувся урочистий мітинг, присвячений початку третього етапу тактичних навчань з бойовою стрільбою "Перспектива-2012". Мітинг відкрився урочистим підняттям Державного Прапора України і прапору Повітряних Сил Збройних Сил України.

У вступній промові заступник командувача Повітряних Сил з бойової підготовки – начальник управління бойової підготовки Командування ПС ЗС України генерал-лейтенант Віктор Сідаш привітав присутніх з початком практичної фази навчань. Він наголосив на тому, що нинішній рік є особливим, адже змінено підходи не лише до підготовки особового складу, а й до проведення навчань. На передній план виходить робота кожного військовослужбовця на полігоні та рівень індивідуальної майстерності.

Перед присутніми також виступив командир Повітряного командування "Південь" Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Павло Зуєв.

– Ці тактичні навчання з бойовою стрільбою є складовою дослідницьких експериментальних командно-штабних навчань, які проходять під керівництвом начальника Генерального штабу Збройних Сил України. Перед нами стоятимуть чимало бойових завдань, які ми маємо виконати за будь-яких умов. Прошу командирів, особовий склад запастися терпінням. Буде мінімум умов, мінімум теорії, лише практика. Та я переконаний, кожен з вас готовий долати труднощі. На нас дивляться і ветерани, і представники інших видів Збройних Сил України, оцінюючи спроможність Повітряних Сил. Тому ми повинні довести, що здатні якісно виконувати будь-які завдання, – акцентував він.

Під час урочистого заходу настоятель храму Миколи Чудотворця отець Богдан провів молебень і освячення особового складу на успішний початок третього етапу тактичних навчань з бойовою стрільбою "Перспектива-2012".

Сергій Балановський.
Фото автора.

В обумовлений час вийшли на зв'язок

Особовий склад польового вузла зв'язку окремого полку зв'язку Повітряного командування "Захід" виконав трьохсоткілометровий марш за маршрутом Львів – Броди – Рівне – 233-й загальновійськовий полігон і приступив до роботи в межах дослідницьких та експериментальних командно-штабних навчань з органами військового управління та військами "Перспектива-2012".



– Ще спочатку року ми знали, що восени будемо брати участь у "Перспективі-2012, – розповідає начальник польового вузла зв'язку підполковник Ігор Кравцов, – відтак, активно готувались. До вересня і фахівці зв'язку, і їхня спеціальна та автомобільна техніка були готові до виконання завдань найвищої складності. Звичайно, трохи хвилювалися за надійність автомобілів – машини не нові. Перед навчаннями виконали тренувальний марш і переконалися у справності автомобілів. На полігон нас урочисто проводжав весь особовий склад полку. Хлопці заграли марш. З напутніми словами звернувся командир полку полковник Мирослав Курчак. Він не менше за нас переживає, аби вузол зв'язку на полігоні з честю виконав поставлені завдання. Для підготовки людей і техніки полковник Курчак зробив все можливе. Подбав і про вирішення організаційних питань щодо розташування вузла на полігоні.

Марш виконали без пригод і несподіванок. В дорозі провели дев'ять годин. Машини не підвели, жодних поломок та несправностей не було.Чимала заслуга у цьому водіїв, вони заслуговують на найвищу похвалу. Робили три привали. Під вечір прибули на місце. Наступного дня з сьомої ранку приступили до облаштування табору. Розмістили машини та почали розгортати техніку зв'язку.

У час, відведений нормативами, вклалися. В обумовлену годину вийшли на зв'язок з відповідними вузлами.

Люди ситі, харчування організовано на доброму рівні. Особовий склад відвідує лазню.

Завдання вузла на полігоні – забезпечення зв'язком центру управління та оповіщення оперативного командування на рухомих засобах під час проведення практичних заходів в ході комплексу навчань. Повернуться в пункт постійної дислокації зв'язківці на початку жовтня.

– Зараз наші фахівці завершили облаштування парко-господарської зони, подбали і про дозвілля, – продовжує заступник начальника польового вузла зв'язку з виховної роботи майор Олександр Сурков, – в таборі працює телевізор та транслюється радіо. Є свіжа преса.

На цьогорічних навчаннях вперше за декілька останніх років разом з чоловіками на полігон виїхали військовослужбовці-жінки. Слід зазначити – польові умови представниць прекрасної статі не злякали.

– Морально-психологічний стан всього особового складу високий, – підкреслює майор Олександр Сурков, – люди готові до реальної бойової роботи"

Владислав Назаркевич.
"Крила України".
Фото автора.

Передислокацію завершено. Попереду – бойова робота

Закінчення. Початок на 2 стор.

– Це добре, що є такі навчання, де військовослужбовці можуть отримати реальний досвід і на практиці застосовувати свої знання, – підкреслив начальник радіорелейної групи центру телекомунікацій польового вузла зв'язку лейтенант Юрій Єлістратов. – Минулого року на навчаннях "Адекватне реагування -2011" я виборов звання "Кращий командир взводу". Нинішнього року я знов беру участь у навчаннях і все зроблю, аби підтвердити свій професійний вишкіл.

Також варто згадати про радіотехнічні війська. В рамках підготовки до практичної фази "Перспективи – 2012" бойові обслуги угруповання радіотехнічних військ Повітряних Сил ЗС України на даний час на полігоні "Чауда" проводять підготовку і налаштування радіоелектронної техніки. Зазначені заходи виконує інженерно-технічний склад на чолі з заступником командира радіотехнічної бригади з озброєння підполковником Володимиром Хейдоровим.

– Особовий склад готується до виконання заходів радіолокаційного забезпечення усіх практичних дій родів військ Повітряних Сил, – зазначив заступник командира Кримської радіотехнічної бригади полковник Руслан Жамойтін. – Для цього в пунктах постійної дислокації Кримської радіотехнічної бригади також будуть залучатися підрозділи для виконання заходів радіолокаційного забезпечення.

За словами полковник Руслана Жамойтіна, підрозділи готові здійснити якісне радіолокаційне забезпечення авіації та зенітних ракетних військ Повітряних Сил.

– Для забезпечення безпеки проведення заходів бойової підготовки на полігоні "Чауда" радіотехнічні війська покладається важливе завдання – забезпечення радіолокаційного контролю використання повітряного простору, – розповів начальник радіотехнічних військ ПвК "Південь" полковник Олег Каліновський. – Також під час тактичних навчань з бойовими стрільбами на полігоні "Чауда" радіотехнічні війська безперервно контролюватимуть місцезнаходження мішеней протягом усього маршруту їх польоту.

Варто зазначити, що порівнюючи із минулорічними навчаннями, для більш якісного забезпечення радіолокаційною інформацією командного пункту державного науково-випробувального центру в масштабі реального часу додатково залучені радіовисотомір та станція новітнього покоління П-18МА з підрозділу Повітряного командування "Південь". Це дає змогу на більш якісне прийняття рішення щодо виявлення цілі. Крім того, беруться до уваги недоліки, виявлені на техніці під час навчань в минулих роках. Інженерно-технічним складом враховано це та вжито заходів, аби подібне не сталося на "Перспективі".

Сергій Балановський.

ВІСТІ З ВВНЗ

Офіцери-вихователі для Повітряних Сил

Цього навчального року в Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба (ХУПС) відбувся перший набір курсантів за спеціалізацією "Виховна та соціально-психологічна робота у підрозділах Повітряних Сил". Організаційний тягар з підготовки офіцерів-вихователів ліг на викладацько-професорський склад кафедри психології та педагогіки військового вишу.



– Протягом останніх місяців з колегами розробляли навчальні плани та вирішували інші важливі питання з цієї нової для нас справа, – зазначив начальник кафедри полковник Юрій Широбоков. – Нами здійснюється підготовка фахівців на первинні офіцерські посади з урахуванням специфіки проведення заходів індивідуальної виховної роботи в авіаційних підрозділах та підрозділах протиповітряної оборони.

Кафедра характеризується міцними зв'язками з іншими вищими військовими навчальними закладами, військовими частинами та органами Військової служби правопорядку, військової прокуратури, а також військового суду, що дозволяє залучити досвід провідних фахівців цих закладів та установ до підготовки майбутніх офіцерів в університеті. До речі, у нас раніше вже проводилася первинна підготовка кандидатів для призначення на посади офіцерів-вихователів наприкінці 1990-х років. Втім, навчання курсантів відбувалось на курсах, де навчалися хлопці та дівчата з різних факультетів вишу. Спеціальні заняття з психології завжди тут користувалися популярністю.

За 6 років функціонування курсів підготовлено понад 400 офіцерів-вихователів, з яких близько 150 були призначені на первинні посади заступників командирів підрозділів з виховної роботи, психологів підрозділів, офіцерів з морально-психологічного забезпечення тощо. Підготовка курсантів здійснювалася на випускних курсах шляхом вивчення соціально-гуманітарних дисциплін відповідно до програми ВВНЗ, проведення навчальних занять в часи самостійної роботи курсантів під керівництвом викладачів, які мають багатий досвід у військах на відповідних посадах.

Нинішнє ж навчання курсантів відбувається за напрямком "Гуманітарні науки" з освітньо-кваліфікаційним рівнем "бакалавр". До першого набору "інженерів людських душ" вже потрапили 10 хлопців цьогорічного набору.

– За основну мету підготовки курсантів ми визначили: надання практичних навичок проведення заходів виховної роботи з особовим складом, моніторинг морально-психологічного стану військовослужбовців в процесі службової діяльності, – пояснив полковник Юрій Широбоков.

Левова частка навчального часу виділяється на основні дисципліни. Це теорія і методика виховної та соціально-психологічної роботи, морально-психологічне забезпечення військової діяльності, практична психологія тощо.

– Після закінчення Одеського ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою я вирішив подати вступні документи до Харківського університету Повітряних Сил, а саме на навчання на кафедрі психології та педагогіки. Адже мені подобаються гуманітарні науки і в майбутньому я мрію бути офіцером-вихователем, – розповів першокурсник Сергій Бондаренко. – Вже з перших днів навчання я ще раз впевнився у правильності свого вибору. Навчальні дисципліни нам викладає досвідчений науково-педагогічний склад кафедри, також тут є уся необхідна навчально-матеріальна база для нашого навчання.

Дмитро Чалий.
м.Харків.
Фото автора.

ВІДКРИТА ДИСКУСІЯ

Профспілки – за відкритий діалог

У квітні 5-й з'їзд Всеукраїнської профспілки працівників Збройних Сил України затвердив Галузеву угоду між Міністерством оборони України та Центральним комітетом ВПП ЗС України на 2011–2013 роки, яка підписана очільниками оборонного відомства та профспілки. 20 квітня наказом Міністра оборони введено в дію План заходів щодо реалізації її положень.



– Цей документ став не тільки алгоритмом виконання самої угоди, але прямою вказівкою до дії, документом, який чітко розподіляє обов'язки та відповідальність та яким мають керуватися командири військових частин, керівники усіх військових організмів, – підкреслює голова Всеукраїнської профспілки працівників Збройних Сил України Дмитро Мірошниченко.

Проте практика свідчить, що не всі командири наслідують приклад Міністра та виконують його наказ, згідно з яким колективний договір має бути укладений у кожній військовій частині. Деякі з них не укладали цей договір, посилаючись на відсутність у військовій частині первинної профспілкової організації працівників ЗС України. У Повітряних Силах таких військових частин майже 20 відсотків.

Для того, щоб підвести підсумки роботи щодо виконання Галузевої угоди в першому півріччі, проаналізувати, що вдалось виконати з наміченого, а над чим потрібно ще працювати, нещодавно у Феодосії на розширене виїзне засідання Президії Центрального комітету Всеукраїнської профспілки працівників Збройних Сил України збирались представники майже 60 тисяч членів профспілки та 763 первинних профспілкових організацій. Департамент соціальної та гуманітарної політики Міністерства оборони України на цьому засіданні представляла Анна Розумцева, яка, зокрема, відповіла на ряд питань членів Президії та представників профспілкових організацій про хід виконання у ЗС України Закону України "Про соціальний діалог".

Відверта розмова з чіткою постановкою проблемних питань та реальними пропозиціями щодо шляхів їх вирішення – ось основне враження учасників після завершення виїзного засідання.

У Повітряних Силах результатом виконання Галузевої угоди у першому півріччі стала відсутність заборгованості у виплатах заробітної плати працівникам ЗС України. Цим, до речі, не можуть похвалитися деякі підприємства МО України. Позитивним прикладом є й те, що працівники ЗС України у Повітряних Силах регулярно отримують доплату в розмірі до 50 відсотків від посадового окладу за підтримання постійної бойової готовності військ.

Проте, й з урахуванням цих доплат, середня заробітна плата працівників у ПС ЗС України за перше півріччя 2012 року становила лише 2630 гривень. Це на 21 відсоток більше за показник відповідного періоду минулого року, але значно менше середньої заробітної плати по Україні, яка у липні цього року становила 3151 гривню.

Заробітна плата – це не просто оцінка трудової діяльності працівника, а й ті кошти, на які живуть люди. А тому ліквідація заборгованості та збільшення заробітної плати на сьогодні – один з ключових напрямків роботи профспілок. На цьому шляху важливе місце відведено формуванню єдиної тарифної сітки, відмітили учасники засідання.

Жваву дискусію викликало питання атестації робочих місць. За словами голови профкому Конотопського авіаремонтного заводу "АВІАКОН" Олександра Гончаренка, який близько двох десятків років пропрацював в сфері охорони праці, часом провести атестацію ненормованих за різноманітними показниками робочих місць досить складно. Так, у Повітряних Силах на сьогодні атестовано 75 відсотків, або 376 робочих місць працівників. Загалом по Збройних Силах такий показник становить біля 2300 атестованих робочих місць.

Привернула увагу й ситуація, коли на деяких заводах вітчизняної оборонки, які виходили з підпорядкування Міністерства оборони України та передавались до концерну "Укроборонпром", в процесі реформування були скорочені посади відповідальних осіб з нагляду за охороною праці та травматизмом на виробництві. Це теж проблема, котра потребує вирішення.

У відокремлених військових містечках переважно організовано належне надання безплатної невідкладної медичної допомоги працівникам та членам сімей у відповідних поліклініках, лазаретах та медичних пунктах військових частин. Здебільшого проводяться й безкоштовні попередні та періодичні медичні огляди працівників, зайнятих на важких роботах, зі шкідливими чи небезпечними умовами праці, або таких, де є потреба у професійному доборі.

Але бувають поодинокі відмови. Зокрема, такий випадок стався в одній з військових частин Вінницького гарнізону. Терком профспілки Повітряних Сил та медичної служби Повітряних Сил звернувся за роз'ясненням до директора Військово-медичного департаменту Міністерства оборони України. В результаті було отримано позитивну відповідь.

Невизначена й така, що потребує вирішення до початку наступного санаторно-курортного сезону, ситуація склалася із санаторними путівками для працівників Збройних Сил. За словами голови теркому профспілки працівників ЗС України Повітряних Сил Віталія Нікітюка, у першому півріччі 2012 року у Повітряні Сили від МО України для працівників ЗС України надійшло 25 путівок (за три квартали – 34 путівки), що майже вдвічі менше від плану розподілу путівок на рік, котрий був затверджений у квітні Міністром оборони України. Неважко підрахувати, що при такій кількості санаторно-курортних путівок пересічний працівник Повітряних Сил може поїхати на лікування або оздоровлення раз на 84 роки!

На думку членів Президії ЦК, система розподілу військових санаторних путівок головами санаторно-відбіркових комісій медичних служб військових частин спільно із відповідними профспілковими органами не витримує критики. Виникає питання, чому розподіл путівок працівникам практично одноосібно здійснює медична служба, яка не лікує працівників Збройних Сил, не веде облік бажаючих лікуватись та оздоровлюватись? В той же час, профспілкові органи поставлені в роль прохачів, хоча ведуть облік бажаючих, знають про обставини в сім'ях і т. ін. Напевно, доцільно повернутися до старого порядку отримання путівок від Міністерства оборони України через профспілкові органи.

І весною, на 5-му з'їзді Всеукраїнської профспілки працівників ЗС України, і на нинішньому виїзному засіданні піднімалися "хронічні" проблеми сьогодення: низька забезпеченість працівників спецодягом, засобами індивідуального захисту, неврегульованість забезпечення спецхарчуванням працівників на важких та шкідливих роботах, випадки перевищення норми робочого часу.

Головними причинами невиконання окремих пунктів Галузевої угоди та колективних договорів учасники засідання вважають недостатнє фінансування заходів з охорони праці та здоров'я працівників, що потребує втручання уряду, відсутність або недосконалість керівних документів та недостатню вимогливість відповідальних керівників на різних рівнях.

Результатом розгляду Президією ЦК профспілки ходу виконання Галузевої угоди та колективних договорів у військових частинах, установах, закладах та організаціях стало прийняття відповідної постанови, яку Дмитро Мірошниченко пообіцяв членам президії довести до відома Міністра оборони.

Наступного дня було проведено круглий стіл, під час якого жваву дискусію викликав виступ голови теркому профспілки працівників Повітряних Сил Віталія Нікітюка на тему "Основні форми і методи організаційної роботи у профспілкових організаціях військових частин Збройних Сил України".

Також були проведені семінарські заняття з питань фінансової, профспілкової роботи, укладання колективних договорів. Представники з різних куточків України обмінялися власним досвідом щодо правових можливостей профспілок по захисту та представництва соціально-економічних інтересів працівників військових частин, установ, організацій та підприємств ЗС України.

На думку багатьох учасників, проведення таких заходів значно покращує роботу профспілок у військових частинах, виробляє єдині підходи для вирішення типових питань, посилює контроль за виконанням Галузевої угоди та колективних договорів, сприяє захисту соціально-економічних інтересів найманих працівників.

Та й сам Дмитро Мірошниченко неодноразово наголошував на важливості роботи профспілкових організацій оборонного відомства, зокрема заявивши, що за роки становлення нашої держави йому на найвищих рівнях доводилось часто нагадувати, що у Збройних Силах служать не лише військовослужбовці, але й працюють і цивільні працівники, права яких захищені Кодексом законів про працю України, іншими законодавчими документами. Із прийняттям нового документа відносини між вітчизняним оборонним відомством та найманими працівниками отримали чіткий механізм втілення в життя. Це черговий крок в посиленні захисту і всебічній підтримці людей, – підкреслює голова профспілки.

Сьогодні профспілкові організації працівників Збройних Сил озброєні надійними інструментами реалізації прав працівників. Тож відкритий діалог найманих працівників з роботодавцями успішно триває.

Віктор Гедз, Руслан Семенюк,
Вінниця-Феодосія.
Фото Руслана Семенюка.

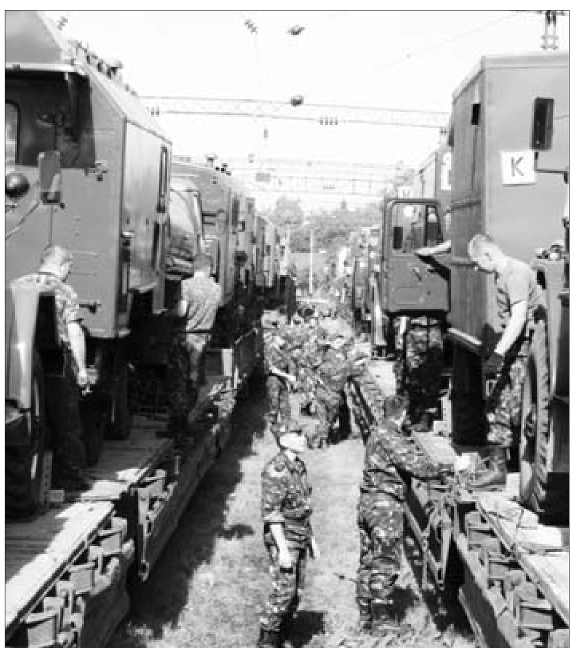
Повітряна розвідка: погляд у перспективу



На межі 20 та 21 сторіч значні інноваційні та економічні досягнення розвинутих країн світу сприяли прискоренню науково-технічного прогресу, який ґрунтувався на високих наукомістких технологіях. Це повною мірою стосувалося і оборонної сфери. У майбутніх війнах перемагатиме не той, хто має більше танків, гармат, літаків, а той, хто здатний швидше отримати точну інформацію, оцінити обстановку, сконцентрувати сили і завдати удару. Основним компонентом цього є безпілотна авіація.

Підвищення інтересу до безпілотних літальних апаратів у світовому масштабі відбулося буквально останніми роками. І цією перспективною галуззю військового авіабудування зацікавилось чимало країн. За матеріалами іноземних видань, нараз крім США, створення військових безпілотних літальних апаратів перспективним вважають 45 країн світу. Найбільших успіхів в цій сфері досягли Ізраїль, Китай, Індія, Японія, ПАР та низка європейських країн. Значних зусиль щодо оновлення та поповнення парку безпілотних розвідників докладає Російська Федерація. Досить серйозних результатів у цій галузі досягла Республіка Білорусь. До створення та виробництва власних безпілотних літальних апаратів прагнуть і такі країни, як Об’єднані Арабські Емірати, Іран, Сінгапур тощо. І якщо в ОАЕ, з метою зниження залежності від зарубіжних компаній, зроблено лише перші кроки щодо розроблення власних безпілотних систем, то Іран вже належить до держав, що виробляють та експортують розвідувальні безпілотні літаки. Іранці випускають декілька моделей безпілотників, енергійно поліпшують технічні характеристики своїх апаратів, шукаючи для них зарубіжні ринки збуту.

Не залишається осторонь й Україна, де активні спроби розроблення вітчизняних безпілотних літальних апаратів. Та, на жаль, на даний час ми маємо на своєму озброєнні лише розвідувальні безпілотні комплекси часів Радянського Союзу.



Основна перевага безпілотних літальних апаратів перед пілотованими – величезна живучість та можливість створення малопомітних машин, що володіють високою маневреністю з перевантаженнями, які не зможе витримати людина-пілот. Відсутність екіпажу на борту також істотно зменшує витрати на виконання того чи іншого завдання. Наприклад, безпілотним літальним апаратам не потрібні аеродроми з бетонним покриттям.

Єдиним представником бойової одиниці Збройних Сил України вітчизняних безпілотних розвідників є 383-й окремий полк дистанційно керованих літальних апаратів, який базується на Хмельниччині. На його озброєнні знаходяться безпілотні комплекси 2-го покоління Ту-141 “Стриж” та Ту-143 “Рейс”.

383-й окремий полк дистанційно керованих літальних апаратів, яким сьогодні командує полковник Тарас Потягач, було сформовано 1 червня 1987 року. У 2004 році до його складу увійшла повітроплавальна ескадрилья, яка дислокувалась в селищі Мартинівка Вознесенського району Миколаївської області. У 2005 році частина поповнилась окремою ескадрильєю дистанційно керованих літальних апаратів, яка передислокувалась зі Старокостянтинова.

За час свого існування особовий склад військової частини брав участь у понад 30-ти практичних спеціальних навчаннях з виконанням восьми десятків практичних пусків літаків-розвідників “Стриж” та 213 пусків літаків-розвідників “Рейс” на полігонах “Чимкент” (Туркменістан), “Мари” (Туркменістан), “Багерове” (АР Крим), “Києво-Олександрівський” (Миколаївська обл.), “Чауда” (АР Крим).

Особовий склад полку перебуває в постійній бойовій готовності, щорічно залучаючись до широкомасштабних тактичних навчань на військових полігонах, шліфує свою професійну майстерність під час пусків безпілотних літаків-розвідників.

Унікальність військової частини полягає не лише в тому, що вона є єдиним представником безпілотної розвідувальної авіації Збройних Сил України, але й експериментальним зразком комплектування особовим складом винятково на контрактній основі. В полку проходять військову службу і вже досвідчені контрактники, котрі мають значний досвід та беззаперечний авторитет, зокрема прапорщики Олександр Гевал, Віталій Дідескул і старшина Олександр Тріска, і молоді військовослужбовці військової служби за контрактом, які лише набираються досвіду у своїх старших колег під час практичних навчань. Середній вік військовослужбовців військової служби за контрактом тут становить 29-30 років, що в свою чергу позитивно впливає на бойову готовність полку.

Під час проведення практичних навчань бойова робота безпілотного полку є, без перебільшення, ключовим елементом підготовки військ. Адже виконуючи свої прямі функції щодо ведення повітряної розвідки, військові літаки-розвідники також забезпечують мішеневу обстановку для тренування авіації, зенітних ракетних і радіотехнічних військ Повітряних Сил.

Незважаючи на те, що на території України відсутній навчальний заклад, що готував би фахівців такого профілю, військова частина має достатньо висококваліфікований персонал, який здобуває досвід завдяки постійній участі безпілотників у практичних навчаннях. Знання та досвід тут передаються з покоління в покоління, від досвідчених військовослужбовців до молоді. Підтвердженням цього є той факт, що у цьогорічних практичних навчаннях на полігоні “Чауда” (АР Крим) особовий склад, який тут буде задіяний, неодноразово брав участь у подібних практичних навчаннях, у відсотковому відношенні це 89% особового складу. За всі роки свого існування нижче підсумкової оцінки “добре” полк не отримував. Це є підтвердженням того, що в Україні є кваліфіковані фахівці розвідувальної безпілотної авіації. Безумовно, викликає також гордість і те, що основний акцент в бойовій підготовці робиться на молодь, яка продемонструвала високі показники під час проведення минулорічних практичних навчань і є опорою на майбутнє. Прикладом цього є те, що молоді офіцери, які закінчили вищі військові навчальні заклади лише кілька років тому, вже відіграють провідні ролі в бойових підрозділах на посадах командирів стартових загонів ескадрильї. Це – капітани Євген Слюсаренко і Олексій Власенко, які продемонстрували свою здатність самостійно виконувати бойові завдання, керувати особовим складом у надзвичайно динамічному режимі бойової роботи.

Для розвитку вітчизняної розвідувальної безпілотної авіації потрібні нові зразки озброєння. Комплекси “Стриж” і “Рейс” вироблені ще у 70-ті роки минулого століття. Та умови їх експлуатації і зберігання відповідають вимогам експлуатаційно-технічної документації, а технічний стан задовільний, що дає змогу проводити роботи з продовження строку служби за призначенням. На чугуївському авіаційному ремонтному заводі освоєно ремонт комплексів “Рейс” та здійснюється переобладнання їх у повітряні мішені для забезпечення проведення навчань з виконанням бойових стрільб. Також проведено дослідження щодо можливості модернізації комплексів “Стриж” і “Рейс”. Але час робить свою справу і ставить питання на порядок денний щодо модернізації чи заміни цих безпілотних розвідувальних комплексів.



В ситуації, що склалась, головне – не поспішати з кардинальними рішеннями, аби не потрапити в ситуацію, яка може призвести до знищення Української безпілотної авіації. Бо, здавалося, немає нічого простішого, як взяти і утилізувати старі зразки озброєння, а за кілька років закупити нові – зарубіжні розвідувальні комплекси. У разі втілення в життя такого сценарію подій ми можемо назавжди втратити науково-технічний потенціал, фахівців, які мають знання, навички та досвід застосування безпілотних комплексів.

Вирішенням цієї проблеми на найближчі роки може стати модернізація існуючих безпілотних комплексів, це також підтверджують фахівці військово-промислового комплексу України. Дана ідея на сьогоднішній час є доцільною, вигідною та економічно обґрунтованою. Основне ж завдання – це зберегти кадровий потенціал розвідувальної безпілотної авіації України. Адже створення цієї складової воєнної розвідки Повітряних Сил з нуля буде мати набагато більші фінансові витрати та потребуватиме значного проміжку часу.

Немає сумніву, що зі зростанням економічних можливостей нашої держави її Збройні Сили нарощуватимуть кількість і якість безпілотних літальних апаратів до рівня, який відповідатиме найсучаснішим вимогам національної безпеки та оборони з урахуванням тенденцій сучасної збройної боротьби.

А поки варто підкреслити, що 14 вересня з Хмельниччини до Криму відбув військовий залізничний ешелон з авіаційною, автомобільною та спеціальною технікою окремого полку дистанційно керованих літальних апаратів для участі у тактико-спеціальних навчаннях з практичними пусками безпілотних літаків-розвідників на полігоні “Чауда” під час комплексу дослідницьких експериментальних командно-штабних навчань з органами військового управління та військами (силами) “Перспектива-2012”.

На навчання до Криму вирушило більше 70 військовослужбовців полку, 5 безпілотних літаків-розвідників ВР-3 “Рейс” і 34 одиниці автомобільної та спеціальної техніки.

Під час навчань особовий склад перевірить вишкіл досвідчених воїнів-розвідників безпілотної авіації, а “первачки” пройдуть своє бойове хрещення у виконанні пусків літаків-розвідників в ролі мішеней для підрозділів зенітних ракетних і радіотехнічних військ.

Віталій Ганджа,
Андрій Агєєв.
Фото Андрія Агєєва.

20-летию создания транспортной авиационной эскадрильи "Блакитна Стежа", всем тем, кто связал с ней свою судьбу, посвящается

"Зоркий глаз" Украины

Договор по открытому небу

Продовження. Початок в №36.

В целом участие в Договоре – удовольствие не из дешёвых: надо платить ежегодные взносы, финансировать подготовку и выполнение миссий, закупку авиатоплива и плёнки, обслуживание самолётов. Но польза, приносимая государству, гораздо больше и, зачастую, не может быть напрямую измерена в финансовом отношении. Хотя есть и те позиции, которые можно измерить и финансово. Например, Украина на платной основе предоставляет свои Ан-30 вместе с экипажами для аренды с целью выполнения наблюдательных полётов делегациями других стран (например, Польши и Дании над территорией РФ; Болгарии и Словакии – над территорией Украины).

Кроме того, экипажи самолётов наблюдения получают неоценимый опыт полётов по международным воздушным трассам и в выполнении аэрофотосъёмочных работ.

Теперь немного об особенностях применения Договора по открытому небу.

Каждое государство-участник обязано принимать определённое количество наблюдательных полётов над своей территорией согласно своей пассивной квоте, а количество наблюдательных полётов над территориями других стран (активная квота) не должно превышать пассивную квоту, но не обязательно равняться ей. Например, годовые пассивные квоты для РФ и США составляют 42 миссии, Украины, Турции и ряда других стран – 12, остальные государства – меньше этого количества. Всего в течение года страны выполняют над территориями друг друга около 100 наблюдательных полётов.

В соответствии с Договором миссии разделяются на активные, пассивные и полеты с использованием самолетов наблюдения третьей стороны (на условиях аренды – т.н. "арендные"). В первом случае самолёт наблюдения выполняет полёт (полёты) над территорией другой страны-участницы. В случае пассивной миссии страна-участница ДОН принимает у себя самолёт другого государства, который совершает полёт уже над её территорией. В случае арендной миссии страна-участница Договора, неимеющая собственного самолёта, арендует его вместе с экипажем у другой стороны с целью наблюдательного полёта над территорией третьего государства или над территорией страны, предоставившей самолёт наблюдения.

При этом во всех случаях на борту самолёта могут находиться и представители других стран-участниц Договора, о чём предварительно уведомляются все заинтересованные стороны. Для этих стран в этом случае также будет засчитана активная квота, а вот принимающая сторона посчитает у себя совместный полёт представителей нескольких государств на борту одного самолёта всего лишь одной пассивной квотой.

Прибытие миссий других государств на собственных самолётах наблюдения на территорию наблюдаемой страны, равно как и их убытие, осуществляется с аэродромов Открытого неба. Для Украины им является Киев (Борисполь), а для РФ – Кубинка и Улан–Удэ. В случае аренды самолёта и экипажа у наблюдаемой стороны прибытие делегации наблюдающих стран осуществляется любыми видами транспорта международного сообщения.

Договором для каждой их стран, в зависимости от её площади, устанавливается максимальная дальность наблюдательного полёта. Например, для Украины она составляет 2100 км, а для РФ – 5000-7200 км (в зависимости от аэродрома вылета). В случае, если дальность полёта самолёта наблюдения не соответствует ей, разрешается разбивать наблюдательный полёт на несколько сегментов с посадкой на аэродромах дозаправки, опять же строго оговоренных ДОН. Для Украины ими являются Одесса и Львов.

Договором чётко регламентируются временные рамки уведомления о наблюдательном полёте, его подготовки и выполнения.

Так, наблюдающая сторона обязана уведомить наблюдаемую сторону о намерении провести наблюдательный полёт над её территорией не позднее, чем за 72 часа до расчётного прибытия на её территорию на аэродром въезда. Наблюдаемая сторона обязана подтвердить получение данного уведомления не позднее, чем через 24 часа. Время между расчётным временем прибытия и завершением наблюдательного полёта не должно превышать 96 часов. А наблюдаемая сторона обязана прибыть на указанный ею аэродром въезда не позднее чем через 24 часа после расчётного времени, указанного ею в уведомлении.



Сама миссия начинается с транзитного полёта в наблюдаемую страну, иногда их бывает и два. Например, украинские Ан-30 летают в страны Западной Европы с дозаправками на аэродромах Открытого неба Малацки (Словакия) или Кёльн-Бонн (ФРГ). При посадке на них представителями местных структур Открытого неба проверяется наличие заглушек на аппаратуре наблюдения.



Строго говоря, практически невозможно сформулировать универсальный алгоритм выполнения миссии по Открытому небу: в каждом конкретном случае это происходит по-разному, но, в целом, всё выглядит следующим образом.

После прибытия самолёта наблюдения на аэродром открытого неба (второе название – пункт въезда/выезда) прямо под самолётом по традиции осуществляется первая встреча делегаций наблюдающей и наблюдаемой стороны. После этого представители принимающего государства проверяют наличие "заглушек" на обтекателях люков аппаратуры наблюдения, дабы убедиться, что в течение транзитного полёта (из государства в государство) с самолёта не велось несанкционированное наблюдение. Стоит отметить, что транзитные полёты самолётов наблюдения должны осуществляться только над территориями стран-участниц Договора.

В дальнейшем для прибывшей делегации принимающая сторона проводит вступительный брифинг, на котором они обмениваются приветственными адресами, представляют членов прибывшей делегации и группы сопровождения от принимающей стороны, которая и будет обеспечивать совместную деятельность в последующие 5 дней. Кроме того, в брифинг обязательно включается информация о прогнозе погоды на ближайшие дни, о правилах полётов в воздушном пространстве принимающей стороны, особенностях УВД, безопасности полётов и порядке ведения радиосвязи.

Второй день совместной работы начинается снова с брифинга, на котором доводятся уточнённый прогноз погоды и крайние изменения в правилах полётов. После него часть делегации и группы сопровождения убывают на борт самолёта, где осуществляют его предполётную инспекцию для того, чтобы убедиться, что там установлена сертифицированная для данного ЛА аппаратура наблюдения, а также отсутствуют другие, несанкционированные, средства наблюдения. Для этого, кроме визуального наблюдения, самолёт могут "просвечивать" и с помощью специального рентгена. Стоит отметить, что иногда, по решению сторон, предполётная инспекция может проводиться и в день прилёта.

Основная же часть представителей обеих стран после вручения плана миссии (фактически – маршрута наблюдательного полёта) занимаются его согласованием и корректировкой. Наблюдаемая сторона обязана не позднее, чем через 4 часа после получения плана мисси принять его в первоначальном виде или предложить изменения к нему. Так, проверяется, чтобы общая длина наблюдательного полёта не превышала максимальную оговоренную Договором, чтобы высоты съёмки не были ниже сертифицированных для данной аппаратуры наблюдения и данного типа самолёта (это не позволит наблюдающей стороне получить изображения с разрешающей способностью выше оговоренных Договором). Также проверяется, нет ли т.н. "кругового облёта" объектов, т.е. съёмка их, как минимум, с трёх сторон.

В случае обнаружения каких-либо отклонений в маршруте или профиле полёта после взаимных согласований выполняется их корректировка. Иногда доходит и до бурных дискуссий, когда каждая из сторон немного по-разному трактует положения Договора и доказывает, что права именно она.

В случае, если через 8 часов после вручения первоначального плана миссии стороны не достигли согласия относительно его содержания и правильности, то наблюдающая сторона имеет право отказаться от проведения наблюдательного полёта.

После согласования плана миссии экипаж наблюдающей стороны подаёт флайт-план и осуществляет подготовку к полёту, а принимающая сторона занимается согласованием и координацией плана миссии с органами, ответственными за порядок использования воздушного пространства. При этом необходимо обеспечить для наблюдательного полёта своеобразный "коридор безопасности", по дальности и высоте от других ЛА, а также "развести" его по времени с другими пользователями воздушного пространства (тренировочные полёты, стрельбы, взрывные работы, пуски метеозондов и т.д.). Поэтому и для экипажа самолёта наблюдения накладываются жёсткие ограничения по точности времени выхода на поворотные пункты маршрута, ведь своим полётом он фактически "парализует" нормальную деятельность многих пользователей воздушного пространства.

Далі буде.

Сергей Дроздов.
Специально для "Крила України".

В небі "Авіасвіт-XXI"



Демонстраційний політ ланки літаків МіГ-29

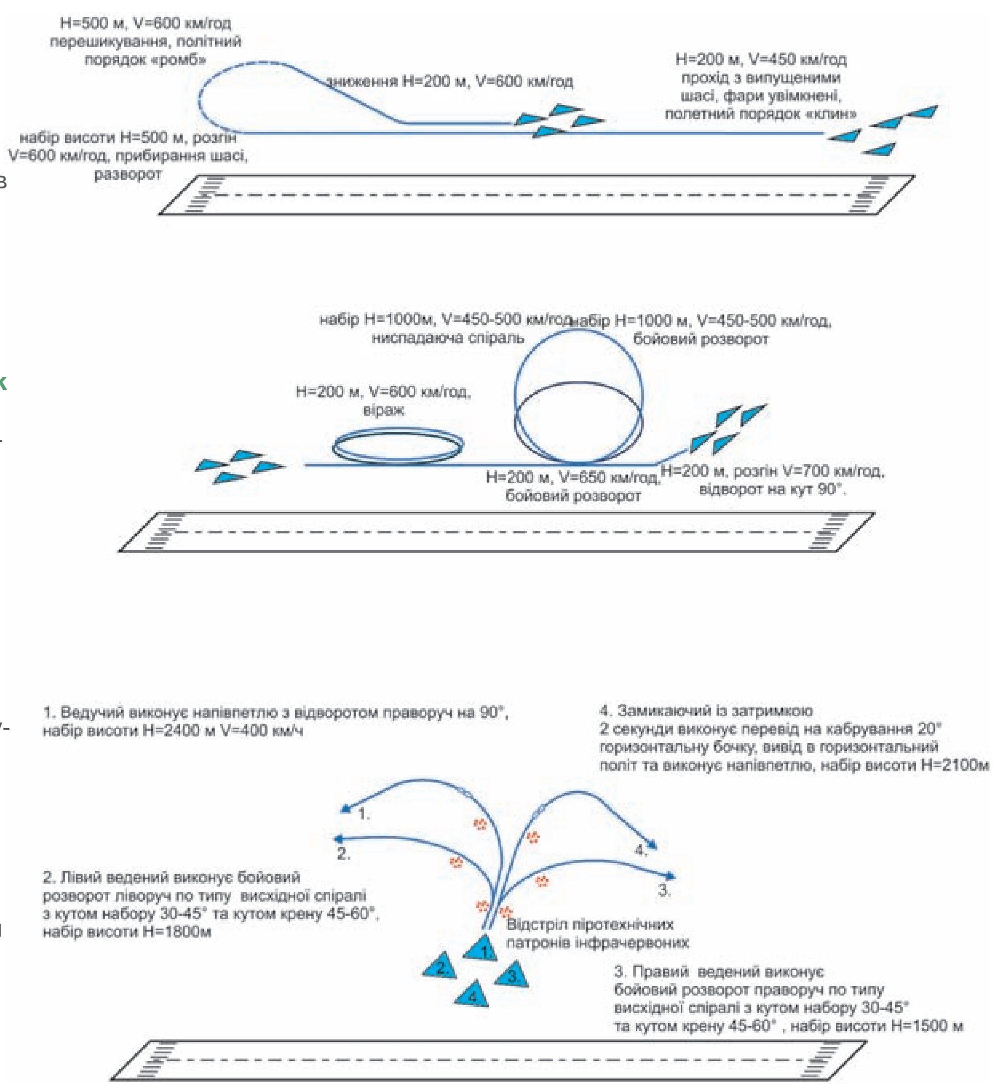
Пілоти літаків МіГ-29

Заступник начальника авіації – начальник відділу авіації повітряного командування «Центр» полковник Олег Захарчук. Загальний наліт – 1400 годин. Освоїв літаки Л-39, МіГ-29. Льотчик 1-го класу, льотчик-інструктор. Брав участь у повітряному параді над Києвом у 2008 році.

Заступник командира частини з льотної підготовки підполковник Володимир Кравченко. Загальний наліт – 795 годин. Освоїв літаки Л-39, МіГ-29. Льотчик 2-го класу, льотчик-інструктор. Брав участь у повітряному параді над Києвом у 2009 році.

Старший штурман частини підполковник Сергій Афанасьєв. Загальний наліт – 1112 годин. Освоїв літаки Л-39, МіГ-29, Су-15. Льотчик 1-го класу, льотчик-інструктор. Брав участь у повітряних парадах над Києвом у 2008 та 2009 роках.

Начальник повітряної, вогневої і тактичної підготовки частини майор Андрій Кротов. Загальний наліт – 1143 години. Освоїв літаки Л-39, МіГ-29. Льотчик 1-го класу, льотчик-інструктор. Брав участь у повітряному параді над Києвом у 2008 році.



Демонстраційний політ літака Су-27

Пілот літака Су-27

Заступник командира частини з льотної підготовки підполковник Олександр Оксанченко. Загальний наліт – 1150 годин. Освоїв літаки Л-39, МіГ-21, Су-27. Льотчик 1-го класу, льотчик-інструктор.



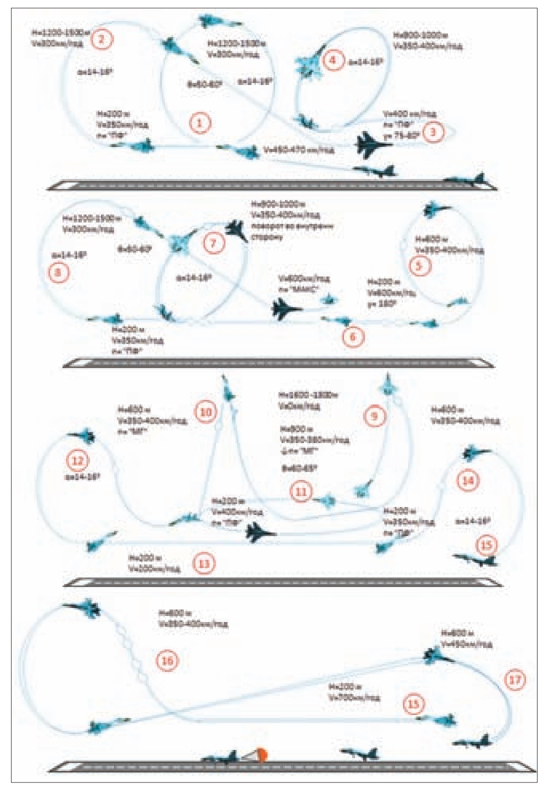


Схема виставкового павільйону VIII авіаційно-космічного

1. ГАК "Антонов"
ГП "Антонов"
2. Корпорация "Ивченко"
ГП "Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" им. ак. А.Г. Ивченко
ОАО "Мотор Сич"
ГК "Укроборонпром"
3. ГК "УКРСПЕЦЭКСПОРТ"
4. Авиаремонтные предприятия:
ГП "Одесский авиационный завод"
ГП "Конотопский авиаремонтный завод "АВИАКОН"
ГП "Чугуевский авиационный ремонтный завод"
ГП "Запорожский государственный авиационный ремонтный завод "МиГремонт"
ГП "Луганский авиационный ремонтный завод"
ГП "Луцкий ремонтный завод "Мотор"
ГП "Николаевский авиаремонтный завод "НАРП"
ГП МОУ "Евпаторийский авиационный ремонтный завод"
ГП МОУ "Севастопольское авиационное предприятие"
ГП "Львовский государственный авиационно-ремонтный завод"
5. ГАХК "Артем"
ГП "Машиностроительная фирма "Артем"
6. ГП "Государственное киевское конструкторское бюро "ЛУЧ"
7. ГП "Новатор"
8. ГП "Оризон-Навигация"
9. КП "Радиоизмеритель"
10. ККНПП "Кварсит"
11. ГП "НПК "Прогресс"
12. ГП "Красиловский агрегатный завод"
13. ОАО "Киевский завод "Радар"
14. ПАО "Спецтехстекло А"
15. CMS Industries (Италия)
ООО "Иттон"
16. "Днепровский завод специальных труб"
17. ООО "АСКОН-КР"
18. НПП "Аэротехника-МЛТ"
19. ООО "КНМ"
20. Security & Defence Arabia (Ливан)
21. Aero Trade (Чехия)
22. Астана – Экспо (Кадекс-2014) Казахстан
23. ООО "Укрпромвнедрение"
24. ГП "Антонов"
25. Al-Musallh Magazine (Ливия)
26. ООО "АЕГЭ-АЭРО-Украина"
AXA-Power (США)
27. ООО "Центр САПР"
28. ООО "Радионикс"
29. ГП "ЗАВОД 410 ГА"
30. ООО "Адрон"
31. ООО "Химпродукт" (Россия)
32. ОАО "Аэроэлектромаш" (Россия)
33. Laversab (США)
34. ЗАО "БЕТА ИР" (Россия)
ООО "АВИАОК Интернейшенел" (Россия)
ООО "Гидроавиасалон" (Россия)
35. ООО "Авионика"
ОАО "Авиаконтроль"
36. АО "Украинский научно-исследовательский институт авиационной технологии"
37. BRЦTJE-Automation GmbH (Германия)
38. Peli Products (США)
ООО "Профекс"
39. Shimshon mechanics (Израиль)
40. ООО "АПК "ВЕКТОР" (Россия)
TL Ultralight (Чехия)
41. Национальный авиационный университет
42. Харьковское государственное авиационное производственное предприятие
43. Государственное космическое агентство Украины
КП СПБ "Арсенал"
Корпорация НВО "Арсенал"
ГП "Конструкторское бюро "Южное" им.М.К.Янгеля"
ГП "Производственное объединение Южный машиностроительный завод им. А.М. Макарова"
ГП МОУ "Центральный проектный институт"
Государственное научно-производственное предприятие "Объединение Коммунар"
44. Курское ОАО "ПРИБОР" (Россия)
45. ОАО "Металлургический завод "Электросталь" (Россия)
46. ЗАО "Компания "ПОИНТ" (Россия)
ООО "НПО "Промит"
47. ООО "НПП "Прима" (Россия)
48. ГК "Транзас" (Россия)
ООО "Хелитренинг"
REVUE THOMMEN AG (Швейцария)
49. ОАО "Авиазапчасть" (Россия)
50. ОАО "ФЭД"
ГП Харьковский машиностроительный завод "ФЭД"
ГП Харьковское агрегатное конструкторское бюро
51. ООО "Ротор Украина"
Pilatus Aircraft Ltd (Швейцария)
Diamond Aircraft Industries Gmbh (Австрия)
Enstom Corporation (США)
52. ПАО "ВСК"
53. CAE (Канада)
54. ООО "Алан"
55. ООО "Стелс-С"
56. ОАО "Сарапульский электрогенераторный завод" (Россия)
57. ООО "Электронприбор"
58. MAGYARMET (Венгрия)
59. ОАО "Аэроприбор – Восход" (Россия)
60. ООО "Укр-Прогресстех"
61. ООО "Хелипорт"
62. АО "Коннектор"
63. ООО "Мегапринт Сервис"
64. ГК "ВЕКТОР"
65. АО "ЛТАВА"
66. PPG (США)
ООО "Столичная"
67. DMG (Германия)
68. РУП "Конструкторское бюро "Дисплей" (Республика Беларусь)
69. SENNHEISER (США)
ООО "Индиго Мьюзик"
70. Streamline Marketing Group (O.A.3.)
71. Aero a.s. (Румыния)
72. India Aviation (Индия)
74. ООО "Инструмент"
75. ООО "Транслинк – Украина"
76. Союз Авиационного Двигателестроения Ассоциация (АССАД) Россия
MDS aero support (Канада)
77. Kanwa defens review (КНР)
78. ПАО "Промавтоматика"
ООО "Промтехкомплект -Украина"
ЗАО "Промышленные технологии" (Россия)
79. ОАО "Авиасалон" МАКС-2013 (Россия)
80. Национальная академия наук Украины
Международный научно-учебный центр информационных технологий и систем НАНУ
Институт технической механики НАН и НКА Украины
Институт проблем прочности им. Г.С. Писаренко НАН Украины
Институт физики полупроводников им. В.Е. Лашкарева НАНУ
Институт металлофизики им. Г.В. Курдюмова НАНУ
Институт электросварки им. Е.О. Патона НАН Украины
Институт проблем материаловедения им. И.М. Францевича НАН Украины
Физико-технологический институт материалов и сплавов НАНУ

На позиціях світового лідера

З 27 вересня по 1 жовтня 2012 року на території аеропорту “Київ-Антонов” – льотно-випробувальної бази Державного підприємства “Антонов”, пройде восьмий авіаційно-космічний салон “Авіасвіт-XXI”. Свої досягнення продемонструють більше 300 підприємств з близько 30 країн світу.

Безперечно, одну з наймасштабніших експозицій представить ДП “Антонов” – провідне підприємство вітчизняної авіапромисловості. Сьогодні ДП “Антонов” є одним з небагатьох підприємств світу, яке здійснює повний цикл створення літака – від конструювання та випробувань до серійного виробництва й комплексної післяпродажної підтримки. “Антонов” поєднує в собі дослідне конструкторське бюро, дослідний завод, льотно-випробувальний центр та серійний авіазавод. Крім того, у підприємства є авіатранспортний підрозділ – авіакомпанія, яка не лише допомагає вирішувати поточні економічні проблеми, а й дає безцінний досвід експлуатації, необхідний для реалізації нових проектів. На підприємстві працюють близько 13 000 співробітників – представників 198 професій і спеціальностей, у тому числі інженерів, робітників, технологів, конструкторів, учених, що здійснюють дослідження за 35 науковими напрямками. Крім того, в реалізації сучасних програм “Антонов” задіяні 34 підприємства авіапрому України. А це десятки тисяч робочих місць!

Однією з найвідоміших програм “АН” сьогодні є сімейство регіональних реактивних літаків Ан-148. Свій перший комерційний політ з пасажирами базовий літак Ан-148-100 виконав в червні 2009 р. під прапором вітчизняної авіакомпанії “АероСвіт” , а незадовго до відкриття салону “Авіасвіт-XXI” – 12 вересня 2012 р. – авіакомпанія “Росія” повідомила, що перевезла на своїх Ан-148 мільйонного пасажира. За оцінками авіаперевізника, це свідчить про те, що літак пройшов період доведення в умовах комерційної експлуатації. В парку авіакомпанії – 6 таких літаків. Вони провели в повітрі більше 37000 годин, починаючи з грудня 2009 року, коли перший з Ан-148-х авіакомпанії виконав свій перший комерційний політ. В 2011 році до експлуатантів Ан-148 додалися “Міжнародні авіалінії України” та авіакомпанія “Полёт” (Росія). На теперішній час в експлуатації знаходяться 11 літаків Ан-148. Можна сказати, що вони вже опанували авіатраси, адже сьогодні доставляють пасажирів в 65 аеропортів близько 40 країн світу.

Залишаючись вірним своїм традиціям, ДП “Антонов” займається подальшим розвитком Ан-148. За час, що минув з “Авіасвіту” 2010-го, було випробувано та сертифіковано літак Ан-158, призначений для перевезення до 99 пасажирів. Він привернув до себе увагу авіаперевізників. Російська лізингова компанія “Іллюшин Фінанс Компані” (ІФК) уклала з “Антонов” договори на поставку 20 таких літаків. Для перших з них вже є іноземний замовник – авіакомпанія з Латинської Америки. Так, в липні цього року ІФК повідомила про підписання договору купівлі-продажу 15 регіональних реактивних літаків Ан-148 і Ан-158 з панамською лізинговою компанією “South American Aircraft Leasing S.A.”. Договір передбачає, що ІФК виступає як продавець цих літаків і організатор фінансування угоди, а латиноамериканський партнер – як орендодавець літаків, що придбаються для авіакомпаній Карибського басейну й Африки. Контракт передбачає поставку до Панами перших трьох літаків Ан-158, починаючи з грудня 2012 року протягом трьох місяців, а також опціон на поставку 5 Ан-158 і 7 Ан-148 протягом 2013-2014 рр.

Тож попит на літаки є, але, на теперішній час, як зазначає президент – Генеральний конструктор ДП “Антонов” Д.Ківа, найголовнішим завданням програми Ан-148/-158 є підвищення темпу серійного виготовлення цих машин. Сьогодні разом з партнерами “Антонов” працює над підготовкою бізнес-плану, спрямованого на реалізацію якісно нового рівня управління програмою. Він, зокрема, передбачає низку заходів щодо зниження собівартості виробництва та здешевлення готових літаків.

Велика увага приділяється забезпеченню післяпродажної підтримки літаків. На теперішній час на ДП “Антонов” цілодобово працює Інформаційний центр підтримки замовника. Він функціонує за принципом “єдиного вікна” для надання інформації за запитами у регламентовані строки. Центр надає послуги з інженерно-технічної підтримки літаків сімейства Ан-148. На базі підприємства створюється повнофункціональний сервісний центр “АНТОНОВ” , що забезпечить всебічну підтримку експлуатантів нових літаків “АН” .

На підприємстві також функціонує центр підготовки льотного складу, в якому вже пройшли навчання більше 200 льотчиків Ан-148. В процесі підготовки використовується комплексний тренажер літака рівня “D” , розроблений і побудований спеціалістами “АНТОНОВ”. Він став першим на пострадянському просторі тренажером такого високого рівня. З його допомогою можливо імітувати ситуації, які відбуваються в польоті. Використання цього тренажера дозволяє значно підвищити рівень підготовки льотних екіпажів і, відповідно, рівень безпеки польотів.

Виходячи з побажань замовників та детально вивчаючи їхні вимоги, “Антонов” розробляє нові літаки сімейства. Один з них – Ан-148-200 пасажиромісткістю 89 людей. Літак підвищеного комфорту Ан-148-300 зможе доставляти пасажирів на відстані до 7000 км. Розробляються також літаки спеціального призначення та транспортні варіанти.

“Антонов” продовжує працювати і в лінійці транспортних літаків, адже саме в цьому секторі підприємство залишає за собою позиції світового лідера. “Візитною карткою” транспортників “АН” , безперечно, є тяжкий літак Ан-124-100, який і сьогодні не має собі рівних на ринку повітряних перевезень надважких та великогабаритних вантажів. Яскравим підтвердженням того, що послуги літака потрібні світові, є його перемога в тендері НАТО на виконання стратегічних перевезень, про яку оголосили в липні цього року. Для неї було міцне підґрунтя, адже літак вдало виконував ці завдання протягом шести років. Нагадаємо, що згідно з угодою, підписаною на початку 2006 року, у виконанні стратегічних перевезень в інтересах 18 країн-учасниць програми (Бельгії, Великобританії, Угорщини, Німеччини, Греції, Данії, Канади, Люксембурга, Нідерландів, Норвегії, Польщі, Португалії, Словаччини, Словенії, Фінляндії, Франції, Чехії і Швеції) були задіяні до шести “Русланів” об’єднаного флоту “Антонов” і групи компаній “Волга-Днепр” . Для ефективної взаємодії із замовником і координації роботи спільного флоту в рамках програми партнери створили спільну компанію “Ruslan SALIS” , яка базується в Лейпцигу. У листі тендерного комітету від липня 2012 р. зазначено: “Ruslan SALIS – єдина компанія, яка повністю відповідає нашим технічним вимогам” . “Руслани” продовжують успішно працювати і на ринку комерційних перевезень.

Аби забезпечити відповідність цих відомих літаків вимогам замовників та експлуатантів, а також все більш жорстким вимогам екологічності, “Антонов” працює над модернізацією “Русланів”. Лише за останні роки розроблені та сертифіковані такі варіанти Ан-124-100, як Ан-124-100М, Ан-124-100-150 и Ан-124-100М-150. Сьогодні життєвий ресурс “Руслана” збільшено майже на 80%, його вантажопідйомність зросла зі 120 до 150 т, модернізовано бортове обладнання. Зараз цей крилатий велетень – на порозі свого нового відродження: спільно з Росією проводиться підготовка поновлення його серійного виробництва у модернізованому варіанті Ан-124-200.

На ДП “Антонов” виконано модернізацію електронного обладнання військово-транспортного літака короткого зльоту та посадки Ан-70. Літак готується до виконання заключного етапу Спільних Державних випробувань. В ньому, окрім льотчиків-випробувачів “АНТОНОВ”, братимуть участь експерти міністерств оборони України та Росії.

Виконано також випробування на втому в обсязі двох проектних ресурсів. В листопаді мають бути завершені статичні випробування. До експлуатації вводиться дослідний пілотажний стенд Ан-70, призначений для відпрацювання систем літака, а також підготовки льотних екіпажів.

Сьогодні проводяться роботи з запуску серійного виробництва літака на “Казанському авіаційному виробничому підприємстві імені С.П.Горбунова” . Як зазначив Генеральний директор казанського заводу В.Каюмов, “ми покладаємо великі надії на програму Ан-70. Цей амбітний проект має дати новий поштовх, новий імпульс для розвитку підприємства, зокрема його кадровому оздоровленню” .

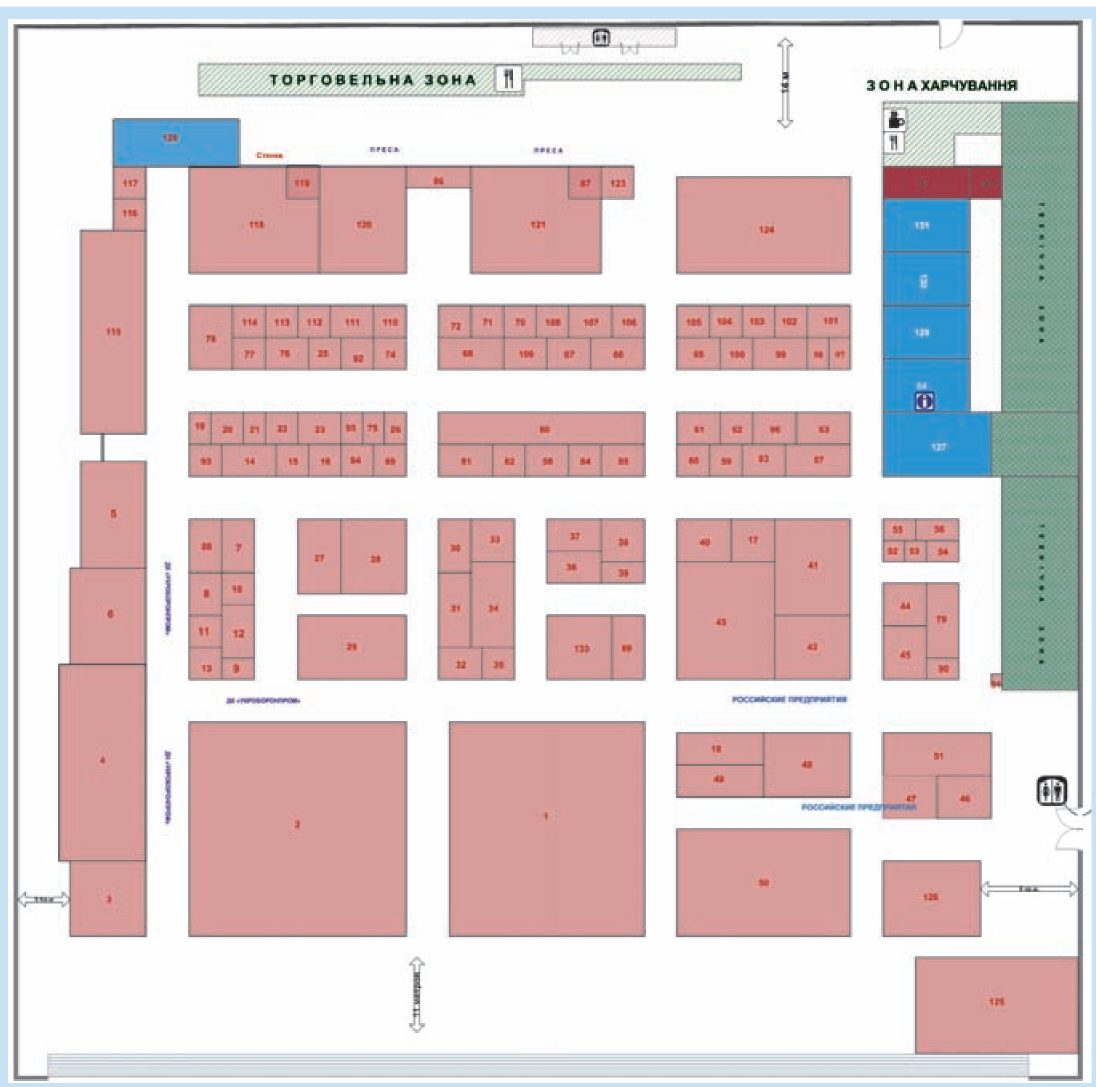
Закупівля 60 таких літаків передбачена Держпрограмою озброєнь РФ до 2020 року. За словами міністра оборони РФ А.Сердюкова, Міноборони РФ на даному етапі робить все можливе для завершення програми держвипробувань та запуску в виробництво цього літака.

Досвід “Антонов” у створенні транспортних літаків у поєднанні з найновітнішими авіаційними технологіями знаходить втілення в новому транспортному літаку Ан-178. Він має замінити славнозвісний Ан-12, який свого часу був наймасовішим літаком військово-транспортної авіації Радянського Союзу та багатьох інших країн. Ан-178 буде перевозити до 18 т вантажів і працювати на тих само аеродромах, що й Ан-12, включаючи ґрунтові злітно-посадкові смуги. Однак за основними характеристиками, транспортними можливостями та економічними показниками він перевершить Ан-12. Так, в порівнянні зі своїм попередником, Ан-178 матиме більшу за габаритами, повністю герметичну вантажну кабіну, де можна буде перевозити морські контейнери та контейнери типу IATA. Сьогодні, на етапі проектування нового літака, його творці впевнені, що Ан-178 посяде гідне місце серед транспортних літаків світу.

Ці та інші програми “Антонов” будуть представлені на авіаційно-космічному салоні “Авіасвіт– XXI” , який продемонструє найновіші досягнення вітчизняного авіапрому та традиційно стане місцем зустрічі з іноземними партнерами.

салону “Авіасвіт-XXI”

Физико-механический институт им. Г.В. Карпенко НАНУ
Институт электродинамики НАНУ
Институт химии поверхностей им. О.О. Чуйко НАНУ
Институт Гидромеханики НАНУ
81. ООО “Текноу Украина”
Tek know Holding (Дания)
SDT International (Бельгия)
GE Measurement & Control Solutions (США)
82. Positronic Pte Ltd (Франция)
83. ROHDE & SCHWARZ (Австрия)
84. ADZ NAGANO GmbH (Германия)
85. ООО “Авиа снаб сервис”
86. ООО “ТОРГОВЫЙ ДОМ “УКРАВИАСНАБ”
AKZO Nobel Aerospace COATINGS (Нидерланды)
87. ООО “Симавиа” (Россия)
88. ООО “Симметрон-Украина”
Kontron (Германия)
89. ОАО “ОАК” (Россия)
90. HENKEL (США)
ООО “Технотеп”
91. ООО “Берил-М”
92. Киевский политехнический институт
93. ASIS (Германия)
Vosla GmbH
94. ООО “Фрониус Украина”
95. УТЦ “Авиатор”
96. ПАО “УкрНИИРА”
97. ООО “СПЕКТР-АВИА” (Россия)
98. TL Elektronic a.s. (Чехия)
99. ООО “Линкстар”
100. HESA (Иран)
101. “Новый Оборонный заказ” (Россия)
102. “Авиация и спорт” – журнал (Россия)
103. “Аэрокосмическое Обозрение” (Россия)
104. АТО (Россия)
105. Журнал “Мир авиации” (Литва)
106. Аэрокосмический курьер (Россия)
107. Журнал “Военный парад” (Россия)
108. Журнал “Взлет” (Россия)
109. ХАИ
110. Defence Express
111. Журнал “Наука и техника”
112. ЧП “Издательский дом “Пресс-КИТ” журнал Камуфляж
113. Журнал “Авиация и время”
114. Журнал “Авиасоюз” (Россия)
115. AUTO-GYRO
116. Газета “Крылья Украины”
117. Журнал “Авиация Общего Назначения” (Россия)
118. Самолет Cessna 172
119. UAB Aerojet Baltic (Литва)
120. Компания “АВТ “Бавария” BMW
121. Самолет Piper
123. “Транспорт” – еженедельный журнал
124. ПАК “АгроавиаДнепр” Вертолет SA-316 Alouette III
125. Самолёты DIAMOND
126. ОАО “Вертолеты России” (Россия)
127. КОНФЕРЕНЦ-ЗАЛ
128. Подсобное помещение
129. Орг. Комитет
130. ПРЕСС – ЦЕНТР
131. Офис для пилотов
132. Кафе
133. Кухня



ВИПРОБУВАННЯ

“Викрамадитью” подвела конструкция котлов



Ходовые испытания индийського авианосца “Викрамадитья”, проходящие в Севродвинске (РФ), провалились из-за неудачной конструкции котлов, установленных на корабль. Об этом пишет российское издание “Ведомости”. В ходе испытаний на “Викрамадитье” из строя вышли три из восьми котлов. При этом корабль не потерял ход и мог развивать скорость до 23 узлов, при максимальном таком показателе в 29 узлов. На корабле проводились испытания авиаоборудования, совершались взлеты и посадки палубного истребителя МиГ-29К.

Котлы для корабля были поставлены абсолютно новыми, однако их гарантийный срок составлял всего десять месяцев и к моменту начала ходовых испытаний уже давно истек. При этом сама конструкция такого оборудования изначально была неудачной. В частности, на эсминцах проекта 956 реальный срок службы котлов составлял только 20 процентов от заявленного разработчиками.

В настоящее время специалисты Балтийского завода и Специального конструкторского бюро котлостроения уже прибыли на северодвинское предприятие “Севмаш”, куда в течение ближайшей недели придет и авианосец. Специалисты проведут оценку состояния котлов. Пока известно только, что у котлов повреждена термоизоляция. В зависимости от степени повреждений на ремонт может потребоваться от четырех до 12 месяцев.

По словам экспертов, наихудшим вариантом станет повреждение трубок котлов, в которых происходит образование пара. Эти трубки выполнены из стали специальной марки, производство которой в России нерентабельно и уже закрыто. Для “Викрамадитьи” такая сталь заказывалась на Украине. Ранее также заявлялось, что причиной поломки котлов могла стать их конструктивная особенность – в отличие от требований оригинального проекта в теплоизоляции оборудования не использовался асбест. От применения асбеста потребовала отказаться индийская сторона. В итоге часть изоляции во время испытаний осыпалась, что и послужило причиной неполадок.

Индия приобрела “Викрмадитью” в 2004 году. По условиям соглашения, индийская сторона получила корабль бесплатно, однако обязалась оплатить его ремонт и модернизацию, а также оснастить авианосец российскими палубными истребителями МиГ-29К/КУБ. Сумма сделки с учетом заключенных дополнительных соглашений составила 2,3 миллиарда долларов.

ЗБРОЯ МАЙБУТНЬОГО

Немецкое подразделение компании MBDA успешно испытало лазерную пушку мощностью 40 киловатт. Как сообщается в пресс-релизе компании, за несколько секунд пушка прожгла минометный снаряд и стальную пластину толщиной 40 миллиметров. По словам представителя MBDA Петера Хайльмайера, в ближайшем будущем подобное лазерное оружие можно будет применять в боевых действиях. Лучевые пушки можно использовать для прицельного поражения объектов на большом расстоянии. Кроме того, лазерное оружие, благодаря своей точности, минимизирует вероятность нежелательного ущерба.

Немцы испытали лазерную пушку



MBDA начала испытания лазерной пушки в 2008 году. В 2011 году немецким специалистам удалось достичь мощности установки в 10 киловатт. При этом опытное оружие успешно отслеживало объекты на удалении до 2,3 километра при разнице высот в 1000 метров.

Помимо немцев испытания лазерного оружия проводят, в частности, США и Израиль. Так, Израиль намерен оснастить лазерной или электромагнитной пушкой новое поколение танков. Американская же компания Boeing совместно с британской компанией BAE Systems в августе 2011 года приступили к разработке лазерной установки для ВМС. Кроме того, в США ведется разработка корабельной электромагнитной пушки (рельсотрона).

АСИГНУВАННЯ

Польша увеличит военный бюджет

Минобороны Польши намерено увеличить военный бюджет страны в 2013 году почти на два миллиарда злотых (6,74 процента) по сравнению с бюджетом 2012 года, сообщает Defense Aerospace. Если в текущем году расходы военного ведомства определены на уровне 29,2 миллиарда злотых (9,2 миллиарда долларов), то в будущем они могут увеличиться до 31,17 миллиарда злотых.

Согласно проекту бюджета, подготовленному польским военным ведомством, расходы на модернизацию вооружений и военной техники в будущем году составят 8,2 миллиарда злотых, или 26,2 процента от общего объема военного бюджета. По сравнению с 2012 годом этот показатель планируется увеличить на более чем на миллиард злотых. Траты на НИОКР министерство обороны Польши намерено увеличить в три раза – до 78,4 миллиона злотых.

Наибольшую статью расходов в проекте бюджета представляют траты на содержание вооруженных сил – 10,7 миллиарда злотых. По данным польского военного ведомства, эти средства будут потрачены на строительство инфраструктуры, ремонт и покупку оружия, вспомогательной техники, лекарств и продовольствия. Траты на военное здравоохранение по сравнению с 2012 годом увеличатся на 86 процентов – до 12,2 миллиона долларов.

Польское министерство обороны увеличивает военные расходы на протяжении последних нескольких лет. Так, военный бюджет 2011 года вырос на 7,1 процента – до 27,5 миллиарда злотых, а 2012-го – на 5,8 процента. Польша является членом НАТО с марта 1999 года и, согласно своим обязательствам в рамках альянса, обязана поддерживать военные расходы на уровне не менее 1,96 процента ВВП.

ФОРС-МАЖОР

Потерял штангу на испытаниях

Европейский самолет-заправщик A330MRTT, предназначенный для поставки Объединенным Арабским Эмиратам, в ходе испытательного полета потерял заправочную штангу, сообщает Aviation Week. Причины инцидента, из-за которого срок поставки A330MRTT заказчикам может увеличиться, уточняются. Единственным оператором таких самолетов-заправщиков в настоящее время являются ВВС Австралии, которым европейский концерн Airbus предписал воздержаться от использования штанги.



Испытательный полет самолета проходил над территорией Испании неподалеку от границы с Португалией, уточняет Defense News. При полете на высоте 8,2 тысячи футов у A330MRTT отвалилась заправочная штанга, расположенная по центру фюзеляжа в хвостовой части. Сам самолет практически никаких повреждений не получил и совершил посадку на аэродроме Airbus в Хетафе под Мадридом. Европейский концерн, занимающийся производством A330MRTT, причину потери штанги не уточняет.

Европейский самолет-заправщик потерял заправочную штангу уже во второй раз. Первый такой инцидент случился в январе 2011 года при испытаниях на дозаправку истребителя F-16 Fighting Falcon ВВС Португалии над морем. Тогда представители Airbus объявили, что причиной потери стало проведение дозаправки “близко к предельной границе допустимых параметров полета”. Для избежания подобных случаев в будущем на все A330MRTT теперь устанавливается система предупреждения операторов заправки.

Согласно заявлению Airbus, самолет, потерявший заправочную штангу, будет отремонтирован и с незначительной задержкой передан ОАЭ. В общей сложности Эмираты должны получить три A330MRTT; по данным Airbus, поставка всех самолетов будет осуществлена в ближайшие несколько месяцев, однако конкретный срок не называется. Австралия заказала пять A330MRTT, четыре из которых получила с более чем годовой задержкой. Заказчиками A330MRTT также являются Саудовская Аравия и Великобритания.

A330MRTT разработан на базе пассажирского лайнера A330-200. Самолет может развивать скорость до 880 километров в час и совершать полеты на расстояние до 14,8 тысячи километров. Заправщик способен принимать на борт 111 тонн топлива. A330MRTT оснащен двумя гибкими шлангами на законцовках крыльев и заправочной штангой. Самолет-заправщик также может быть использован в качестве военно-транспортного самолета грузоподъемностью 45 тонн.

БЮДЖЕТ

Япония проведет рекордное за полвека сокращение военного бюджета

Министерство обороны Японии 10 сентября запросило на военные нужды в рамках бюджета на 2013 финансовый год 4,57 триллиона иен (58 миллиардов долларов). Как сообщает Defense News, планируемый бюджет на 1,7 процента меньше военных расходов на текущий финансовый год. Япония постепенно урезает военные траты последние 11 лет, и грядущее сокращение станет рекордным за последние 58 лет.

По данным Reuters, в случае утверждения, военный бюджет будет самым низким за последние двадцать лет. Вместе с тем, военное ведомство Японии затеяло масштабную реструктуризацию и модернизацию оборонного потенциала для противостояния Китаю. В частности, минобороны намерено повысить эффективность управления и контроля вооруженными силами, средств связи, разведки, а также противоракетной обороны и компьютерной защиты.

В рамках бюджета на следующий финансовый год минобороны Японии запросило 72,3 миллиарда иен на новый противолодочный эсминец водоизмещением 5000 тонн, 19,2 миллиарда – на новый минный тральщик, 10 миллиардов иен на модернизацию четырех самолетов дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО) Boeing E-767 и еще 2,5 миллиарда – на четыре амфибийные десантные бронемашины.

По словам военного аналитика Синити Киётани (Shinichi Kiyotani), речь идет об американских бронемашинах AAV-7, поскольку автомобили японского производства минобороны не устроили. Использовать AAV планируется для защиты удаленных островов от посягательств того же Китая.

Еще три миллиарда иен Япония намерена потратить на систему раннего предупреждения о ракетном нападении, размещенную на беспилотнике. В общей сложности 34,5 миллиарда иен минобороны запросило на усиление кибернетической защиты информационных центров ведомства.

ПУСКИ

До конца года "ЦСКБ-Прогресс" должно провести 12 запусков своих ракет-носителей с трех космодромов

До конца года самарское "ЦСКБ– Прогресс" должно провести 12 запусков своих ракет-носителей с трех космодромов. Об этом корр. АРМС-ТАСС на Международной авиационно– космической выставке ИЛА-2012 сообщил первый заместитель генерального конструктора ЦСКБ-Прогресс" Александр Сторож.

"В 2012 году мы должны выполнить 19 запусков ракет-носителей класса "Союз" различных модификаций. До настоящего времени выполнено 7 и до конца года с космодромов Байконур, Плесецк и Куру во Французской Гвиане мы должны обеспечить еще 12 запусков", – сообщил он.

В ближне– и среднесрочной перспективе до 2017 года "ЦСКБ-Прогресс" должно будет обеспечивать производство и запуски на околоземные орбиты не менее 20 ракет-носителей класса "Союз" различных модификаций ежегодно, сообщил А.Сторож.

Отвечая на вопрос о ходе подготовки к запуску двух ракет "Союз" на космодроме Куру во Французской Гвиане в ноябре и декабре этого года, представитель "ЦСКБ-Прогресс" отметил, что никаких проблем у российского предприятия в этом плане нет и все идет в штатном режиме.

СПІВПРАЦЯ

Польша активизировала свою космическую политику

13 сентября в Варшаве было подписано Соглашение о вступлении Польши в Европейское космическое агентство (ЕКА), передает "Татавр-информ".

"Это важный момент и символ того, что мы хотим идти в направлении развития самых современных технологий, избегая тех, которые имеют низкую добавленную стоимость и меньшую пользу для работающих в этой сфере", – сказал вице-премьер Польши Вальдемар Павляк, информирует "РАР".

Сотрудничество Польши с ЕКА началось давно, отмечается на сайте агентства esa.int. В 1994 году Польша стала одной из первых стран Восточной Европы, подписавшей с ЕКА Соглашение о сотрудничестве в области мирного использования космического пространства. Страна принимала участие в нескольких исследовательских проектах ЕКА. В частности, в феврале 2012 года в сотрудничестве с ЕКА был запущен первый польский студенческий спутник "PW-Sat".

Европейское космическое агентство – международная организация, созданная в 1975 году в целях исследования космоса. Вступительный взнос составляет свыше 36 млн. евро, поэтому решение о вступлении Польши в организацию требовало серьезного анализа, отметил Вальдемар Павляк. Было учтено, что значительная часть членских взносов в ЕКА – до 80 процентов – возвращается странам, которые их уплатили, в виде грантов и проектов, связанных с космической техникой, пишет ukrinform.ua.

Правительство Польши планирует ратифицировать подписанное с ЕКА Соглашение в кратчайшие сроки и уже в ноябре 2012 года участвовать в работе ЕКА в качестве полноправного члена организации, сообщает esa.int.

В УТИЛЬ

Японский грузовик HTV-3 отправился на "кладбище космических кораблей"



Японский космический грузовой корабль HTV-3 "Конотори", отстыкованный 12 сентября от Международной космической станции (МКС), отправился в последний путь с орбиты на "кладбище космических кораблей", расположенное в несудоходном районе Тихого океана, сообщил РИА "Новости" представитель Центра управления полетами (ЦУП).

"В 9.26 мск была выдана команда на включение двигателей корабля на торможение. После нескольких минут их работы скорость движения HTV-3 снизилась, и начался управляемый спуск корабля с орбиты. В настоящее время космический грузовик входит в плотные слои атмосферы Земли, где и сгорит. Несгоревшие фрагменты через некоторое время приводнятся в несудоходном районе Тихого океана", – сказал собеседник агентства.

Ранее отстыковка "Конотори" от МКС была намечена на 6 сентября. Однако из-за повторного выхода в открытый космос астронавтов Саниты Уилльямс и Акихико Хошиде для устранения сбоя в энергосистеме американского сегмента МКС операция была перенесена на 12 сентября. Уильямс и Хошиде в ходе повторного выхода в космос устранили все неполадки.

Накануне отстыковки, 11 сентября, японский астронавт Акихико Хошиде установил и активировал на HTV "черный ящик" – прибор REBR-S (Re-Entry Breakup Recorder), предназначенный для сбора и передачи на Землю данных с борта грузовика во время его входа в атмосферу.

Этот прибор массой около двух килограммов содержит навигатор GPS, датчики температуры и ускорения, а также модем спутниковой системы связи Iridium. Во время спуска в атмосфере REBR-S "звонит" по спутниковому телефону на Землю и передает данные, собранные датчиками. Вместе с ним во время падения грузовика будет работать прибор i-Ball, предназначенный для сбора данных о внешней среде вокруг корабля. Эта информация будет полезна ученым и инженерам для создания новых космических кораблей и спускаемых капсул для них.

Японский транспортный корабль HTV-3 пристыковался к МКС 27 июля. Грузовик доставил на МКС воду, продукты питания и научное оборудование, в частности, исследовательские аквариумы для медицинских и биологических экспериментов.

Как сообщалось ранее, эксперимент Aquatic Habitat (AQH) представляет собой два прозрачных аквариума, снабженных оборудованием для контроля. В них ученые поместят небольших пресноводных рыб, таких как медаки и данио рерио. Первый эксперимент в AQH запланирован на 2013 год, его целью будет изучение изменений состава костей у рыб, развивающихся в условиях невесомости.

Кроме того, корабль вывел на орбиту пять малых спутников, созданных студентами японских университетов.

Корабль HTV-3 имеет длину 9,8 метра и диаметр 4,4 метра. Масса грузовика – 16 тонн. Он состоит из четырех частей: герметичного, негерметичного, приборно-агрегатного и двигательного отсеков. На борту "Конотори-3" находится и оборудование, которое может понадобиться для ремонта системы очистки воды на МКС.

"Конотори-3" выведен на орбиту ракетой японского производства H2B. Стоимость запуска ракеты составила 14,7 миллиарда иен (188 миллионов долларов), строительство грузового корабля обошлось в 14 миллиардов иен (около 180 миллионов долларов).

Первый подобный грузовик был запущен с космодрома Танегасима в сентябре 2009 года, второй – в январе 2011 года. До 2016 года Япония рассчитывает отправить к МКС несколько таких кораблей.

ПІСЛЯ "СПЛЯЧКИ"

Ученые поймали сигнал от японского космического парусника IKAROS



Японскому аэрокосмическому агентству (JAXA) в начале сентября удалось зафиксировать два сигнала экспериментального космического парусника IKAROS ("Икар"), сообщил РИА "Новости" представитель пресс-службы JAXA Эйсукэ Аидзава.

"В зависимости от расстояния от Солнца и угла поворота, IKAROS замедляет выработку энергии. Это состояние мы называем "спячкой". Парусник впал в "спячку" в январе этого года. Мы рассчитывали получить от него сигналы весной, но в действительности это произошло только сейчас", – сообщил представитель агентства.

IKAROS представляет собой космический парусник, который способен двигаться от давления солнечного света. Задачей-минимум миссии было развернуть в космосе гигантский парус, сторона которого равна 14 метрам, а толщина – 7,5 микрона – тоньше человеческого волоса. Задача-максимум состояла в том, чтобы научить парусник регулировать скорость и направление в зависимости от солнечного излучения.

"IKAROS успешно выполнил обе эти задачи, достиг полного успеха. Теперь мы проводим с ним эксперименты, выходящие за рамки первоначальных задач. Например, заставили его вращаться в обратную сторону. Как теперь понятно, это привело к тому, что ему стало сложнее улавливать солнечное излучение, что и вызвало затянувшуюся "спячку" аппарата", – пояснил Аидзава.

IKAROS (Interplanetary Kite-craft Accelerated by Radiation Of the Sun) был запущен ракетой H-2A в мае 2010 года с космодрома Танэгасима вместе с космическим зондом Акацуки, который отправился к Венере. IKAROS стал первой успешной попыткой создания космического корабля, который двигается за счет солнечного излучения.

Общая масса аппарата составляет 310 килограммов. Кроме того, на нем закреплены тонкие солнечные батареи и блоки из жидких кристаллов, способные при переключении менять свою отражательную способность и, соответственно, значение ускорения.

ПЛАНИ

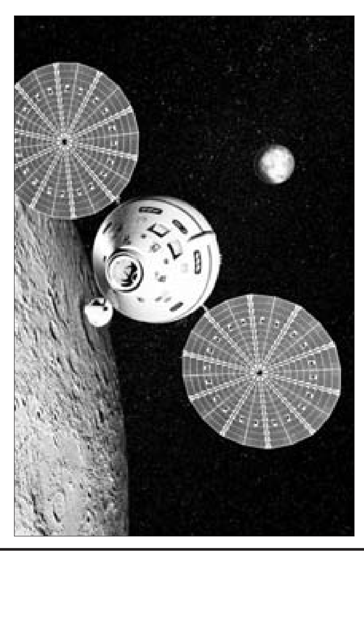
Первые испытания американского корабля "Орион" для полетов на Марс пройдут в 2014 году

Создание нового космического корабля "Орион", на котором американские астронавты примерно через 20 лет должны отправиться на Марс, идет по плану. Первая очередь испытаний запланирована на 2014 год, сообщил на слушаниях в Конгрессе США помощник директора НАСА Дэниел Дамбакер.

По его словам, "Орион", рассчитанный на экипаж из четырех человек, позволит осуществлять полеты не только в околоземном пространстве и на Луну, но и к астероидам, а "в конечном счете – на Марс". По заказу американского космического ведомства корабль разрабатывает корпорация "Локхид-Мартин".

Выступая в сенатском комитете по науке, космосу и технологиям, Дамбакер рассказал, что корабль отправится в свой первый испытательный полет без экипажа в 2014 году и будет запущен ракетой "Дельта-4". Через три года после этого для этих же целей предполагается использовать новый тяжелый носитель Эс-Эл-Эс, который разрабатывает другой гигант авиакосмической промышленности США – "Боинг". На 2021 год НАСА запланировало испытания "Ориона" с экипажем на борту.

Как сообщил на слушаниях вице-президент "Локхид-Мартина" Клеон Лэйсфилд, в 2014 году корабль планируется запустить на около 6 тыс. км от Земли или в 15 раз дальше, чем расположена орбита обращения Международной космической станции. "При возвращении он будет входить в плотные слои атмосферы со скоростью почти 32 тыс. км в час, а температура на его поверхности превысит 1 тыс. °С. Такого не было ни с одним пилотируемым кораблем со



времен полетов астронавтов на "Аполлонах" на Луну", – добавил Лэйсфилд.

Его коллега из "Боинга" Джим Клифтон информировал, что разработка Эс-Эл-Эс также идет по плану. Эта ракета будет выпущена в разных модификациях, рассчитанных на вывод в космос грузов массой от 70 до 130 тонн. По расчетам НАСА, один ее запуск будет стоить примерно $500 млн. – в полтора раза меньше, чем в свое время стоила каждая экспедиция "шаттлов".

Новые носители и корабль "Орион" призваны стать интегрированной многофункциональной системой для полетов за пределы околоземного пространства. Она, как уточнил Дамбакер, в случае необходимости может быть использована для доставки экипажей и грузов на МКС. Однако эту задачу будут, в основном, выполнять новые американские корабли, разработанные на коммерческой основе. Первый из них – "Дрэгон" – в мае успешно совершил пробное путешествие к станции и готовится вновь отправиться к ней в октябре. Соглашение между НАСА и компанией "Спейс-Экс", которая построила "Дрэгон", предусматривает 12 экспедиций по доставке грузов на орбитальный комплекс. Контракт оценивается в $1,6 млрд., передает ИТАР-ТАСС.

Вся Вселенная – в руке Рукавишникова!..



Николай Рукавишников, которому 18 сентября 2012 года исполнилось бы 80 лет, стал первым в истории космонавтики гражданским командиром космического корабля, первым космическим инженером-испытателем. Также впервые в истории космонавтики он вручную совершил посадку в аварийном режиме – в апреле 1979-го при полёте на корабле "Союз-33". За 3 рейса в космос налетал 9 суток 21 час 10 минут 35 секунд. После ухода из отряда космонавтов работал заместителем начальника отделения НПО "Энергия". Председатель Федерации космонавтики СССР (1981–1991). Президент Федерации космонавтики России (1991 – 1999), а с 1999 года – ее почётный президент. Дважды Герой Советского Союза, Герой Народной Республики Болгария, Герой Монгольской Народной Республики.

Путь в космос этого человека начался не так, как большинства советских космонавтов – не с лётного училища и службы в ВВС. "В космонавты" он пришёл, как сугубо штатский человек, и не лётчик, а инженер.

Николай Рукавишников родился 18 сентября 1932 года в г. Томске в семье железнодорожников. В 1951 поступил в Московский инженерно-физический институт (МИФИ). В 1957 закончил факультет электронных вычислительных устройств и средств автоматики МИФИ и получил квалификацию инженера-физика по специальности "Диэлектрики и полупроводники". После окончания института работал в научно-исследовательском институте, в ОКБ-1 (КБ С.Королёва).

В 1967 зачислен в отряд советских космонавтов (группа гражданских специалистов № 2, дополнительный набор). Прошёл полный курс подготовки к полётам на кораблях типа "Союз" и орбитальных станциях типа "Салют".

В 1965-1969 годах Рукавишников входил в группу советских космонавтов, готовившихся по советским программам облёта Луны Л1/"Зонд" и посадке на неё Л3.

Полёт пилотируемого корабля "Зонд-7" по лунно-облётной программе был предварительно назначен на 8 декабря 1968 года. По предварительным назначениям, Рукавишников входил в состав главного экипажа. Но полёт был отменён, несмотря на то, что экипажи написали заявление в Политбюро ЦК КПСС с просьбой разрешить немедленно лететь к Луне для обеспечения приоритета СССР (американцы планировали аналогичный пилотируемый полёт на 21—27 декабря 1968 года). Дело в том, что предыдущие беспилотные полёты кораблей "Зонд" (Л1) были полностью или частично неудачными из-за неотработанности корабля и ракеты-носителя "Протон". Приоритет остался за США – "Аполлон-8" в запланированные сроки совершил пилотируемый облёт Луны.

Также Рукавишников входил в один из экипажей, которые должны были выполнить экспедиции на Луну с высадкой на неё командира экипажа (Рукавишников должен был оставаться на окололунной орбите) по параллельной лунно-посадочной программе. Но она также была отменена ввиду полного проигрыша СССР в "лунной гонке" после успешной высадки американцев на Луну на "Аполлоне-11" в июле 1969 года.

23-25 апреля 1971 года совершил свой первый космический полёт в качестве инженера-испытателя космического корабля "Союз-10". (Н. Рукавишников стал первым космическим инженером-испытателем). Программа полёта предусматривала трёхнедельную работу на борту орбитальной космической станции "Салют-1". Однако из-за технических неисправностей работа на станции была отменена, полёт прервали. После завершения полёта впервые была осуществлена ночная посадка космического корабля. Полёт продолжался 1 сутки 23 часа 45 минут 54 секунды. После первого космического полёта продолжил подготовку к новым полётам. С мая 1973 года готовился по советско-американской программе ЭПАС. Был назначен бортинженером второго экипажа.

2-8 декабря 1974-го совершил второй космический полёт в качестве бортинженера космического корабля "Союз-16". В полёте были проведены испытания стыковочного узла, созданного по программе ЭПАС. Полёт продолжался 5 суток 22 часа 23 минуты 35 секунд. Являлся членом дублирующего экипажа при полёте космического корабля "Союз-19" (июль 1975). В дальнейшем проходил подготовку по программам международных полётов. Являлся членом дублирующего экипажа при советско-чехословацком полёте в марте 1978.

10-12 апреля 1979 года совершил свой третий космический полёт в качестве командира космического корабля "Союз-33". Полёт проходил в рамках советско-болгарского проекта и предусматривал работу на борту орбитальной станции "Салют-6". Из-за аварии двигателя корабля стыковка не состоялась, и корабль совершил преждевременную посадку. Полёт продолжался 1 сутки 23 часа 1 минуту 6 секунд.

Проходил подготовку к советско-индийскому полёту, но из-за болезни в полёте не участвовал.

Умер 19 октября 2002 от инфаркта. Похоронен в Москве на Останкинском кладбище.

В честь выдающегося земляка в день космонавтики 2011 года в г. Томске был установлен памятник, который представляет собой спусковую капсулу корабля. Капсула использовалась для тренировок космонавтов, в том числе и почётного гражданина Томска Николая Рукавишникова. Также Николай Рукавишников является почётным гражданином Калуги, Кяхты (Россия), Караганды, Аркалыка, Джезказгана (Казахстан), Сухэ-Батора (Монголия), Хьюстона (США).

Подготовил Алексей Тригуб.



Ми-1 в экспозиции Луганского авиационно-технического музея.

Первый советский серийный вертолет

После Великой Отечественной, когда не стало актуального лозунга военных лет "все для фронта, все для победы", в стране начали проектировать и строить многое из начатого до войны. Среди этих разработок было и воплощение идеи создания советского вертолета.

Работу в этом направлении начали сразу несколько конструкторских коллективов. На первых порах наиболее успешно работы в области вертолетостроения продвигались в ОКБ И.Братухина и А.Яковлева, пока в соревнование не включился Михаил Миль. Работая в ЦАГИ в военные годы над проблемами динамики полета самолетов, он не прекращал начатое до войны изучение теории винтокрылых летательных аппаратов. В 1945 г. Михаил Леонтьевич защитил докторскую диссертацию "Динамика ротора с шарнирным креплением лопастей и ее приложение к задачам устойчивости и управляемости автожира и геликоптера". После окончания войны, когда появилась возможность возобновить исследования по винтокрылой тематике, Миль начал разработку трехместного экспериментального геликоптера ЭГ-1 одновинтовой схемы с двигателем М-13 и оригинальным устройством автоматического повышения устойчивости полета. Работы, учитывая послевоенную разруху и дефицит всего самого необходимого для производства, развивались стремительно.

Приходилось находить оригинальные решения, приспосабливать имеющиеся материалы к потребностям создаваемой машины, совершая чудеса конструкторской мысли. Некоторые агрегаты использовались от авиатехники, на которой выиграли войну. Приходилось принимать и совсем оригинальные решения. По одной из версий, вполне правдоподобной, для трансмиссии Ми-1 М.Л.Миль использовал стволы снятой с вооружения противотанковой пушки 45-го калибра.

Ввиду отсутствия в конструкторском бюро Миля производственной базы, три первые опытные машины строились на Киевском авиационном заводе № 473. Первый экземпляр ГМ-1 был построен в августе, и 20 сентября 1948 г. летчик М.Байкалов выполнил на нем на аэродроме Захарково три первых подъема в воздух, а спустя десять дней совершил уже полет с поступательной скоростью 50... 100 км/ч. Заводские испытания проводили летчики М.Байкалов, М.Галлай и В.Виницкий.

Из-за недооценки государственными и военными деятелями роли вертолётов в вооружённых силах и гражданской авиации внедрение Ми-1 в массовое производство всячески задерживалось. Среди легенд о И.Сталине есть версия про его вклад в вертолетостроение. Вождь всех времен и народов критично относился ко всем новинкам.

Далі буде.

Подготовил Віктор Гедз.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

24 – 30 вересня

24 вересня 1852 р. *вперше в історії авіації відбувся політ на керованому аеростаті з паровим двигуном. Його здійснив француз А. Жиффар.*

24 вересня 1916 р. *інструктор Качинської військової авіаційної школи К.К.Арцеулов вперше в Росії навмисно ввів літак у штопор і вийшов із нього.*



24 вересня 1932 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу С.Т.Агапов.*

24 вересня 1937 р. *встановлено світовий рекорд дальності по прямій для легких літаків. Це здійснив екіпаж А.М.Гусарова на літаку САМ-5-2біс, пролетіли 3318 км.*

24 вересня 1957 р. *на літаку Ту-104А екіпажем В.Ф.Ковалева встановлено 5 світових рекордів швидкості по замкнутому кругу 1000 км – без вантажу, з вантажами 1, 2, 5 і 10 т.*

24 вересня 1962 р. *прийнято постанову радянського керівництва про розробку РН важкого класу для доставки пілотованого корабля на поверхню Місяця з подальшим поверненням на Землю (проект Н1-Л3).*

24 вересня 1968 г. *створено український філіал Науково-дослідного інституту вимірювальної техніки (зараз – ВАТ "НДІРВ").*

24 вересня 1970 р. *вперше в історії космонавтики з допомогою космічного апарата "Луна-16" було доставлено місячний грунт.*

24 вересня 1998 р. *здійснив перший політ багатоцільовий літак-амфібія Бе-200 з ТРДД Д436ТП, екіпаж К.В.Бабича.*

25 вересня 1871 р. *народився піонер авіації та винахідник С.О.Ульянін.*

25 вересня 1924 р. *народився ветеран ВВв, почесний солдат Військ ППО ЗС України, Герой Радянського Союзу С.М.Остащенко.*



25 вересня 1957 р. *народився керівник Федерального космічного агентства Росії В.А.Поповкін.*

25 вересня 1962 р. *встановлено світовий рекорд швидкості по замкнутому маршруту 500 км. О.О.Кознов на літаку Су-9 пролетів заданий маршрут зі швидкістю 2337 км/год.*

25 вересня 1982 р. *здійснив перший політ штурмовик Іл-102, С.Г.Близнюк.*



25 вересня 1997 р. *здійснив перший політ надманевровий літак зі зворотною стрілоподібністю крила С-37 "Беркут", І.В.Вотинцев.*



26 вересня 1927 р. *народився дійсний член Міжнародної академії космонавтики та аеронавтики, начальник відділу авіакосмічної медицини в НПП "Зірка", автор низки фундаментальних досліджень впливу несприятливих факторів польотів на організм людини А.С.Барер.*



26 вересня 1956 р. *народився начальник Державного науково-дослідного інституту авіації О.В.Харченко.*

26 вересня 1991 р. *здійснив першу посадку надзвуковий ЛВЗП Як-141 на палубу ВАКР "Адмірал С.Горшков", О.О.Сініцин.*

26 вересня 2001 р. *здійснив перший політ двомісний ударний літак МіГ-29М2, П.М.Власов, М.Р.Аликов (Росія).*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

24 – 30 вересня



26 вересня 2007 р. *відбулося викочування першого дослідного екземпляра російського регіонального літака Sukhoi SuperJet-100.*

27 вересня 1963 р. *здійснено перший пуск МБР Р-9А з шахтної пускової установки зі стартового комплексу "Десна-В".*

27 вересня 1970 р. *прийнято на озброєння комплекс С-125М з ракетою 5В27В і чотириракетною пусковою установкою.*

27 вересня 2007 р. *створено Державне лізингове підприємство "Укравіалізинг".*



28 вересня 1902 р. *народився авіаконструктор, Герой Соціалістичної Праці В.М.М'ясищев.*

28 вересня 1940 р. *народився льотчик-космонавт СРСР, двічі Герой Радянського Союзу, О.С.Іванченков.*

28 вересня 1946 р. *народився льотчик-вертолітник, Герой Радянського Союзу О.С.Голованов.*



28 вересня 1948 р. *народився військовий льотчик-випробувач, Герой України, директор Державного науково-випробувального центру ЗС України Ю.М.Тішков.*

28 вересня 1958 р. *народився перший заступник Міністра оборони України О.М.Олійник.*

28 вересня 1961 р. *здійснив перший політ протичовновий літак дальньої дії Іл-38 з чотирма ТГД АІ-20, екіпаж В.К.Коккінакі.*

29 вересня 1907 р. *відбувся перший в історії авіації пілотований політ гелікоптера. Сконструювали його брати Лін і Жак Бреге та Шарль Ріше. Це не був вільний політ, літальний апарат для забезпечення стійкості підпирали дерев'яними жердинами.*

29 вересня 1937 р. *розпочався рекордний політ дирижабля "СРСР-В-6". Всього в повітрі провів 130 год 27 хв, саме стільки часу йому було потрібно для подолання відстані 4800 км. Пілотував екіпаж І.В. Панькова, всього було 16 чоловік.*

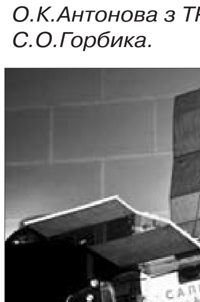
29 вересня 1939 р. *створено ДП МО України "Миколаївський АРЗ "НАРП".*

29 вересня 1942 р. *було розпочато передачу американських літаків з Аляски в Красноярськ. Всього було передано 8124 літаки.*

29 вересня 1983 р. *здійснив перший політ транспортний літак КЗП Ан-74 ДКБ О.К.Антонова з ТРДД Д-36, екіпаж С.О.Горбика.*



29 вересня 1977 р. *було запущено орбітальну станцію "Салют-6".*



30 вересня 1954 р. *народився заступник начальника авіації ПС ЗС України О.В.Кулібаба.*

30 вересня 1965 р. *встановлено почесні звання "Заслужений пілот СРСР" і "Заслужений штурман СРСР".*

30 вересня 2003 р. *у Києві відкрився Державний музей авіації.*

Афганистан.

Антология вывода войск



Закінчення. Початок у № 27-37.

Эпилог

Итак, советские войска ушли, а война в Афганистане осталась. После 15 февраля 1989 года советские поставки вооружения, боеприпасов и специального имущества в Афганистан были приостановлены, правительственные войска израсходовали создание Советским Союзом в ключевых районах страны трехмесячные запасы боеприпасов. Уже в первой декаде марта 1989 года Наджибулла обратился к советскому руководству с настоятельной просьбой возобновить поставки.

На заседании Политбюро ЦК КПСС 12 марта 1989 года было принято решение – "возобновить поставки". Министерству обороны СССР поручалось сформировать четыре автомобильные колонны (по 100 машин "КАМАЗ" каждая) с советскими водителями из числа гражданских лиц (добровольцев), а также организовать "воздушный мост" Ташкент-Кабул силами советской военно-транспортной авиации. Срочная переброска вооружения и боеприпасов, особенно тысячи штук огнеметов "Шмель", позволила кабульскому режиму отразить атаки мятежников под Джелалабадом, удержать свои позиции.

Тем временем от президента РА продолжали поступать все новые и новые просьбы, предложения, направленные на широкое втягивание СССР в конфликт. Предлагалось осуществлять демонстрационные полеты советской авиации над афганской территорией, а в случае критической ситуации – бомбардировки по группировкам мятежников вокруг Кабула...

5 ноября 1989 года Наджибулла направил в Москву послание, где, наряду с другими вопросами, одновременно просил увеличить поставки вооружения, в том числе новейшего, боеприпасов и авиабомб. Он писал: "... Как показывает опыт боевых действий последних месяцев, противника нам удается сдерживать прежде всего, за счет авиационных, артиллерийских и ракетных ударов. Между тем по различным причинам существует дефицит отдельных видов боеприпасов. Доставляемые "воздушным мостом" боеприпасы используются буквально в считанные дни. Для обеспечения боевых потребностей войск было бы весьма желательно сохранить функционирование "воздушного моста" на ближайшие полгода, доведя количество самолето-рейсов до 30-35 в сутки. Это позволит обеспечить доставку необходимого объема боеприпасов и снаряжения. Хотелось бы подчеркнуть особую важность для нас решения вопроса о ежедневной поставке 10 – 12 ракет Р-300.

Требуется срочно техническая помощь и в восстановлении технических ресурсов ВВС, поскольку за этот год авиация потеряла около 70 самолетов и вертолетов. Для повышения мощи ВВС было бы желательно обеспечить поставку нам самолетов МиГ-29, Су-27 и боевых вертолетов Ми-35".

В ответном письме от 11 декабря 1989 года М.Горбачев писал: "... В деле отражения варварских действий оппозиции в отношении городов, мирного гражданского населения, срыва ее наступательных акций большее значение имеют, несомненно, ответные ракетные удары. Советская сторона приняла некоторое время назад, как Вам известно, решение о выделении дополнительно для наших афганских друзей 500 ракет Р-300 (предельная дальность стрельбы 300 км; авт.)... Мы пошли на это путем изъятия таких ракет из советских воинских подразделений. Возобновлены поставки такого эффективного средства, каким является ракета "Луна-М" (дальность стрельбы до 45 км; авт.). С конца ноября до нового, 1990 г. Афганской стороне будет передано 100 таких ракет. Мы подтверждаем свою готовность поставить вам современные самолеты МиГ-29... Вертолеты Ми-35 будут поставлены в первом квартале 1990 года. Рассматриваются другие вопросы, касающиеся поставок вооружения, которые вы ставите в своем послании..."

В начале мая 1990 г. президент РА обратился с новым посланием к Генеральному секретарю ЦК КПСС, в котором высказал ряд новых просьб по оказанию военной помощи. Но руководству СССР было уже не до проблем Наджибуллы – советское государство начало трещать по швам. М.Горбачев на сей раз уклонился от конкретных ответов по экономической и военной помощи.

Обстановка в Афганистане к концу 1991 г. приближалась к критической отметке: все понимали, что перспектив режим не имеет, а дни его сочтены. 27 декабря 1991 г. сотрудники представительства КГБ СССР покинули Кабул.

После прекращения Россией в начале 1992 года поставок вооружения и боеприпасов режиму Наджибуллы ситуация в стране начала заметно ухудшаться, вскоре приняв обвальный характер. С распадом в конце 1991 года СССР Наджибулла лишился не только помощи и поддержки, но и последней надежды на ее возобновление в перспективе.

Заявление о прекращении поставок вооружения, военной техники вызвало шок в Кабуле. Это президент РА расценил как предательство со стороны СССР и начало своего конца... Безрезультатно закончились все его попытки наладить отношения с новым российским руководством. Президент РА считал, что без поставок вооружения и боеприпасов из Советского Союза режим сможет удержаться у власти, при прежней интенсивности ведения боевых действий со стороны оппозиции, лишь до средины 1992 года...

Венцом лицемерия явилось выступление президента РА в январе 1992 года по поводу пятой годовщины со дня проведения политики "национального примирения", когда Наждибулла заявил, что ввод советских войск явился основной причиной народного восстания в Афганистане и привел к трагедии. Наджибулла, который с такой настойчивостью просил оставить советские войска в РА, теперь называл их вражескими и провозгласил день окончания их вывода – 15 февраля – Днем национального спасения Афганистана.

Когда советские войска уходили из Афганистана, Наджибулла говорил, что если его силам удастся продержаться первые три-четыре месяца, то они удержат власть в Афганистане. Они продержались более трех лет, но оказавшись в одиночестве, режим Наджибуллы, лишенный поддержки и помощи Советского Союза, пал под ударами объединенных сил оппозиции, опирающихся на США, Пакистан, Саудовскую Аравию и другие исламские страны, а моджахеды соперничающих партий стали воевать друг с другом. Гражданская война в стране вышла на новый виток. Фактически централизованное государство Афганистан как таковое перестало существовать. Страна превратилась в конгломерат небольших территорий, различающихся по этническому, племенному, клановому признаку. В качестве объединяющей силы выступило пропуштунское "Исламское движение Талибан" (ИДТ), заявив о себе в полный голос, вступив в борьбу за передел власти... Захватив контроль практически над всей страной в октябре 1997 года, "Талибан" объявил о создании нового государства – Исламского Эмирата Афганистана.

7 октября 2001 года в рамках операции "Несокрушимая свобода" (Enduring Freedom) начали боевые действия против Афганистана США и Великобритания. Что ждет Афганистан в будущем?..

P.S. Прошло всего 23 года с тех пор, как советские войска ушли из Афганистана, но об этой войне вспоминают все реже и реже, разве что 15 февраля. Ее заслонили другие события, другие потрясения. Довольно скоро она станет далеким и полузабытым эпизодом конца XX века. На историческую арену выходят другие войны, другие герои...

Ігор Чичкань.
Людмила Кошелєва.
Матеріал до друку підготував Володимир Алексєєв.
Далі буде.

В СЕРЦІ – АФГАН

17 вересня 2012 року у читальній залі відділу літератури та інформації з гуманітарних наук Вінницької обласної універсальної наукової бібліотеки імені К.А.Тімірязєва відбулася творча зустріч із нашим колегою, заслуженим журналістом України полковником запасу Анатолієм Гончаром. Захід відбувся з нагоди презентації його Книги пам'яті "Чорний тюльпан-2" про 170 загиблих у Афганістані воїнів-інтернаціоналістів родом з Вінницької області.



Пам'ять – категорія вічна

– Чотирнадцять років минуло після першого видання книги "Чорний тюльпан", – говорить Анатолій Григорович. – За цей час зібрано багато нових матеріалів про героїв-вінничан, життя яких обірвалося на дорогах афганської війни. Завдяки зібраному матеріалу вдалося розширити текст першого видання. Окремим розділом у книзі йдеться про увічнення пам'яті загиблих на війні воїнів-інтернаціоналістів, про музеї та музейні кімнати, куточки бойової слави, меморіальні дошки, вулиці, названі іменами солдатів, які навічно залишились молодими. Нова книга – данина пам'яті всім тим, хто волею долі опинився у пеклі афганської війни, мужньо виконав свій обов'язок і не повернувся додому.

Вітаючи А.Гончара із виходом його 19-ї книжки, голова Вінницької обласної організації Національної спілки журналістів України заслужений журналіст України Василь Паламарчук відмітив працездатність автора, котрий майже щороку видає книжки своїх художньо-документальних та поетичних творів.

– Ваш приклад, – зазначив головний редактор ДО МО України "Крила України" полковник запасу М.Поплавський, – для нас, військових журналістів є орієнтиром творчого пошуку та наполегливості у здійсненні своїх планів.

Наполегливість автора, його творчу наснагу відмічали у своїх виступах учасники бойових дій в Афганістані полковники у відставці Ринат Гаріпов, Андрій Стебелєв, Ігор Гром, старший сержант запасу Василь Хмеляр.

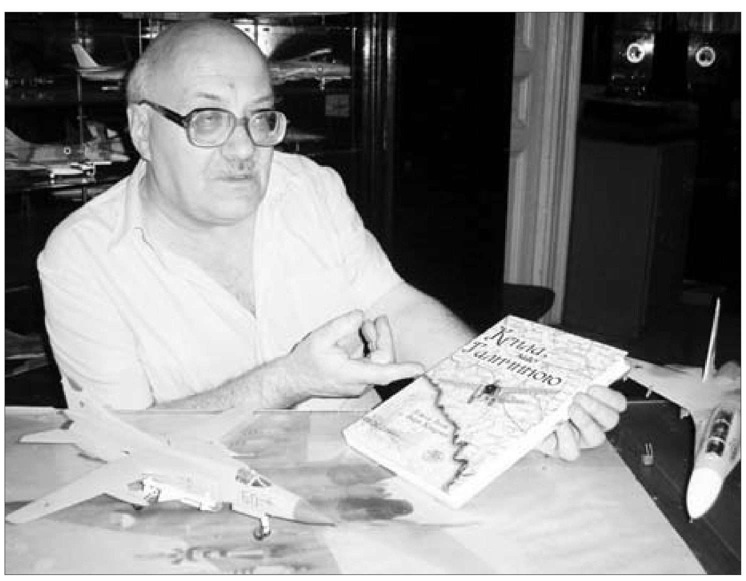
– Нинішня молодь, – відзначив доктор історичних наук, завідувач кафедри журналістики Вінницького державного педагогічного університету, заслужений працівник культури України Сергій Гальчак, – повинна мати орієнтир відданого служіння Батьківщині. І книги Анатолія Гончара дають такі приклади.

– Анатолій Григорович, – сказав у своєму виступі військовий журналіст, учасник миротворчої місії від ООН в складі вертолітного загону в Ліберії полковник Сергій Сизоненко, – приклад для наслідування у виконанні свого професійного обов'язку. Сім книг про вінничан-афганців – це вагомий внесок у збереження в серцях потомків пам'яті про ту війну, котру називають несправедливою. Солдати, прапорщики, офіцери віддавали своє життя тому, що вони вірили в святість свого обов'язку.

Віктор Гедз.
"Крила України".
Фото автора.

АВІАЦІЯ ГАЛИЧИНИ

Історія авіації в одному виданні



"Крила над Галичиною" – таку назву має нова книга знаних дослідників історії авіації – завідувача музею Державного підприємства "Львівський державний авіаційно-ремонтний завод", координатора Галицького авіаційного історико-технічного товариства Ярослава Янчака та викладача Львівського національного університету ім. І. Франка, кандидата історичних наук, наукового редактора "Енциклопедії Львова" Андрія Козицького, що вийшла у світ у видавництві "Апріорі".

Один з авторів книги Ярослав Янчак цими днями завітав в гості до військових авіаторів – в управління ПвК "Захід".

Ярослав Янчак розповів, що метою його наукового видання було усунути прогалину у відомостях про роль і місце львів'ян в історії як української, так і світової авіації. "Крила над Галичиною" – це нарис історії авіації в Галичині від перших літальних апаратів – повітряної кулі, яка здійнялася над Львовом у 1784 році, та перших демонстраційних польотів літальних апаратів і до 1939 року, коли у місті відбулися польоти літака ІТС-7 "Дрізд", сконструйованого студентами "Львівської політехніки".

Загалом робота над виданням тривала більше десяти років. Воно багато проілюстроване фотоматеріалами, схемами і кресленнями. Книга буде особливо корисною для тих, хто цікавиться історією техніки та авіації.

Україна належить до вузького кола країн світу, які мають змогу самостійно проектувати й будувати літаки. Створені у нашій державі повітряні судна літають над усіма континентами планети. Україна може пишатися давніми авіаційними традиціями. Імена авіаконструкторів Ігоря Сікорського, Костянтина Калініна, Дмитра Григоровича, Олега Антонова, Петра Балабуєва, які у різний час працювали в Україні, добре знані у світовому авіаційному товаристві. Але українське авіаційне минуле залишається маловідомим для громадян нашої країни.

– Книга покликана усунути ці білі плями нашої історії, – підкреслив Ярослав Ярославович, – вона розповідає про розвиток авіації не лише в Галичині, а й на сусідніх українських, а почасти й польських землях. На наших теренах творили конструктор одного з перших літаків, що піднявся у повітря, – Олександр Можайський, засновник теорії ракетобудування Микола Кибальчич, творець бойових ракет Олександр Засядько. Безстрашні українські соколи Костянтин Арцеулов та Володимир Дибовський зуміли приборкати страх перших авіаторів – штопор. Мужній і талановитий пілот Євграф Крутень заклав підвалини тактики винищувальної авіації, на які спираються і сьогоднішні прийоми повітряного бою. На Львівщині брав участь у боях та героїчно загинув легендарний льотчик Петро Нестеров. А пізніше, під час польсько-української війни, у лавах Української Галицької армії відзначився у повітряних боях нащадок Івана Франка – його син Петро.

Слід зазначити, що це далеко не перша зустріч військовослужбовців ПвК "Захід" з цією яскравою та непересічною людиною, адже Ярослав Янчак як завідувач музею Львівського державного авіаційно-ремонтного заводу неодноразово організовував виставки, присвячені історії авіації та космонавтики.

На завершення зустрічі заступник командира Повітряного командування "Захід" з виховної та соціально-психологічної роботи полковник Сергій Кальчук подякував Ярославу Янчаку за цікавий виступ і зазначив, що авіатори завжди раді зустрічам зі своїм колегою та сподіваються на продовження плідної співпраці.

Владислав Назаркевич.
"Крила України".
Фото автора.

ТРАДИЦІЇ

Покровитель авиации



Наверное, только людям, увлеченным историей авиации, известно имя святителя Иоасафа, признанного покровителем авиации и казачества. В этом году 17 сентября исполнился 101 год со дня его прославления.

Знают они и о том, что первый испытательный полет на биплане "Илья Муромец", осуществленный Игорем Сикорским в 1913 году, был произведен через два года после канонизации Иоасафа Белгородского и был приурочен к дню его памяти – 23 декабря. Стоит отметить и тот факт, что ровно через год – 23 декабря 1914 года – была создана эскадра воздушных кораблей в составе 12 самолетов "Илья Муромец". Она стала первым в мире подразделением дальней бомбардировочной авиации. В первую мировую войну эскадра и ремонтно-технические мастерские с 1916 года базировались в городе Винница, которая является сейчас воздушной столицей Украины.

Дата 23 декабря знаменательна ещё и тем, что в 1915 году в этот день в Киеве была сформирована военная школа лётчиков-наблюдателей. А почти через 70 лет после успешного испытания "Ильи Муромца" – 24 декабря 1982 года – в небо поднялся новый исполин – Ан-124 "Руслан", разработанный гениальным конструктором Олегом Антоновым, родоначальником самолётов Ан. В Киеве недалеко от АНТК имени О.К. Антонова и авиазавода "Авиант" сооружен храм в честь святителя Иоасафа Белгородского. Он посвящён труженикам гражданской и военной авиации.

В городе Прилуках, где родился святитель Иоасаф, с 1946 года по 2000 год базировался элитный, один из опытнейших и боевых авиационных полков дальней авиации Советского Союза, 184-й Гвардейский тяжёлый бомбардировочный авиационный Полтавско-Берлинский ордена Ленина Краснознамённый полк дальней авиации. Именно этот полк был основной базой стратегических комплексов Ту-160 в СССР, один бомбардировщик в полном снаряжении мог поднять в небо 12 ядерных ракет – одного такого залпа достаточно, чтобы уничтожить любое европейское государство средних размеров. На момент распада СССР в Прилуках базировалось 19 стратегических бомбардировщиков-ракетоносцев, тогда как в России было всего 6 таких самолётов.

В 1999 году приказом главкома ВВС РФ был учреждён праздник – День дальней авиации ВВС России, который принято отмечать 23 декабря.

Интересно, что первый в мире самолёт поднялся в небо с берега Южного Буга. Больше 130 лет назад в селе Вороновица под Винницей пионер авиации Александр Можайский впервые провёл испытания своего летательного аппарата – на 20 лет раньше запуска всемирно известного "Флайера", разработанного в США братьями Райт.

В Виннице также расположен штаб Командования Воздушных Сил Вооружённых Сил Украины, который управляет как авиацией, так и радиотехническими, зенитно-ракетными войсками. И именно в этих краях, где зарождалась мировая авиация, проявился в иконе её покровитель – святитель Иоасаф Белгородский.

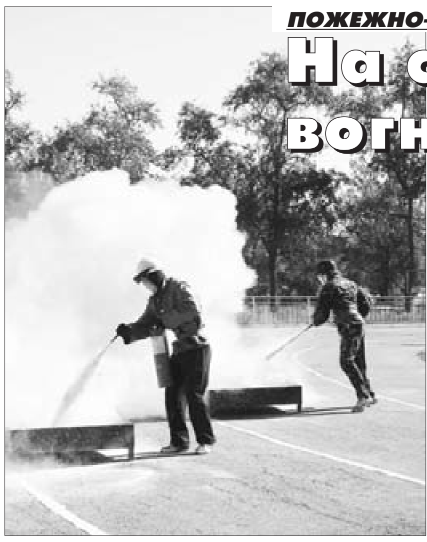
Это чудо произошло в середине 2008 года в храме Казанской иконы Божией Матери села Крикливец Крыжопольского района Винницкой области. При постановке храмовых икон в новые оклады верующие заметили, что на стекле киота с иконой святителя Иоасафа Белгородского находится отражение нерукотворного лика чудотворца в полном архиерейском облачении. Возле иконы происходили исцеления и святыню стали приглашать в разные храмы. Во время одной из таких поездок, крикливецкий образ замироточил.

Так кто же такой святитель Иоасаф? В день Рождества Пресвятой Богородицы в семье полковника Прилуцкого казачьего полка Андрея Дмитриевича Горленко и Марии Даниловны, дочери гетмана Даниила Апостола, родился сын. Родители мечтали, что сын их пойдет по стопам отца и будет военным. Но однажды вечером Андрей Дмитриевич, сидя на крыльце своего дома, вдруг увидел стоявшую за горизонтом Богородицу с Ангелом и у ног их своего коленопреклоненного сына, молящегося к Божией Матери. Потом он услышал слова Пречистой: "Довлеет Мне молитва твоя" и увидел, как Ангел Господень облачил отрока в архиерейскую мантию.

Святитель Иоасаф всегда находился под особым покровительством Небесной Владычицы. Он был учителем истинного богопознания, известным церковным деятелем, просветителем, писателем; в обителях водворял отеческие уставы, насаждал православные истины, изгонял латинские обычаи, искоренял раскол и суеверия. Будучи настоятелем Мгарского Спасо-Преображенского монастыря, повелением императрицы Елизаветы был посвящен в сан архимандрита, затем переведён наместником Троице-Сергиевой лавры и в 1748 году хиротонисан в епископа Белгородского и Обоянского.

Народное почитание иерарха началось сразу после его преставления 10 декабря 1754 года. Из-за разлития рек назначенный Синодом для отпевания епископ не мог приехать в Белгород, и гроб с телом почившего два с половиной месяца стоял в соборе открытым. Все видели, что тело владыки не подверглось тлению. И через два года после погребения в склепе, когда священники тайно открыли усыпальницу архипастыря, они обнаружили, что не только тело святого полностью сохранилось, но и одежды, покровы не поддались влиянию сырости и времени. У раки с мощами святого и по его молитвам свершилось множество чудес и знамений.

Одигитрія.



ПОЖЕЖНО-ПРИКЛАДНИЙ СПОРТ

На старті – вогneборці

На Харківщині завершився 20-й чемпіонат Збройних Сил України з пожежно-прикладного спорту, який щорічно проходить на базі Навчального центру служби пожежної безпеки Збройних Сил України.

У дводенних змаганнях у складі 9 команд взяли участь понад 50 спортсменів, серед них – збірні Головного управління оперативного забезпечення Збройних Сил, Тилу, Озброєння, Сухопутних військ, Військово-Морських Сил, Повітряних Сил, Національного університету оборони України, а також дві команди від господарів чемпіонату.

Стежив за ходом змагань головний суддя начальник відділу бойової підготовки Управління пожежної безпеки Збройних Сил України полковник Олександр Стеценко.

– На цих всеукраїнських змаганнях, аби виборити право називатися чемпіоном, зібралися кращі військові пожежні, – зазначив полковник Олександр Стеценко.

Вогneборців було оцінено з чотирьох видів змагань: подолання 100-метрової смуги з перешкодами, підіймання по штурмовій драбині на 4 поверх башти, бойового розгортання пожежного автомобіля та пожежної естафети 4х100.

Відтак, за підсумками 20-го чемпіонату Збройних Сил України з пожежно-прикладного спорту 1 місце посіла команда Озброєння Збройних Сил України, 2 та 3 місця – збірна Сухопутних військ та команда господарів змагань – навчальний центр служби пожежної безпеки.

Також грамоти та цінні подарунки отримали спортсмени, які перемогли в окремих видах змагань та в особистому заліку.

Дмитро Чалий.
м. Харків.
Фото автора.

ТЕНІС

У Судаку фінішував міжнародний турнір "Крила України"

17 вересня у Центрі медичної реабілітації, санаторного лікування та спеціальної підготовки особового складу Повітряних та Військово-Морських Сил Збройних Сил України "Судак" завершився перший Міжнародний відкритий ветеранський турнір з тенісу "Крила України".

Змагання об'єднали на п'яти ґрунтових кортах Центру майже сотню офіцерів і генералів запасу та у відставці з України, Росії та Білорусії.

Голова організаційного комітету турніру генерал-майор запасу Юрій Вербицький, який до звільнення з лав Збройних Сил України займав посаду старшого інспектора головної інспекції Міністерства оборони України, підкреслив, що головна мета цих міжнародних змагань – популяризація спорту і здорового способу життя серед військовослужбовців-ветеранів, підтримання високого змагальницького духу і налагодження тісних міжнародних дружніх стосунків між спортивними об'єднаннями офіцерів запасу і у відставці.

Відповідно до Положення про проведення турніру у змаганнях брали участь чоловіки і жінки від 35 років і старші, які були розподілені за відповідними віковими категоріями. Гравці змагались у чоловічому одиночному розряді, у парному чоловічому, парному жіночому та у змішаному парному.Головний арбітр змагань суддя національної категорії полковник запасу Анатолій Стасюк, підсумовуючи тижневі тенісні баталії, насамперед відзначив високий рівень їх організації та проведення, за що висловив щиру подяку директору Центру медичної реабілітації, санаторного лікування та спеціальної підготовки особового складу Повітряних та Військово-Морських Сил Збройних Сил України "Судак" Віталію Стельмашонку і його заступнику – начальнику управління спеціальної підготовки та виживання полковнику Сергію Шамотіну. До речі, полковник



Сергій Шамотін теж брав участь у цих змаганнях і не безпідставно вважався їх фаворитом, бо є володарем першого місця у парному розряді на II Міжнародному тенісному турнірі на Кубок командувача Повітряних Сил Збройних Сил України, який напередодні 21-ї річниці Незалежності України проходив у Вінниці.

Щодо підсумків Міжнародного відкритого ветеранського турніру з тенісу "Крила України", то Анатолій Стасюк підкреслив, що більшість перших і призових місць здобули учасники змагань з України, хоча кількісне співвідношення учасників країни-господаря першості з представниками Білорусі й Росії складало 40 на 60 відсотків на користь гостей.

Тож, в одиночному розряді серед чоловіків у віковій категорії "35+" перемогу здобув Олександр Артюшенко (м. Севастополь), у "50+" чемпіоном став Олег Лежньов (м. Севастополь), у "55+" кращим був Сергій Мальнов (м. Дніпропетровськ), у "60+" перше місце виборов Армен Магакян (м. Запоріжжя), у "65+" першу сходинку п'єдесталу посів Віктор Нутовцев (м. Нікополь) і у віковій категорії "70+" усіх суперників позаду лишив Володимир Бабіч (м. Ярославль, Росія).

В парному розряді у чоловіків у віковій категорії "до 110 років" (сумарний вік пари учасників) перемогли представники із Севастополя – Володимир Баряєв і Олег Лежньов. У категорії "110+" звання чемпіонів Міжнародного турніру здобула україно-російська пара у складі Віктора Нутовцева (м. Нікополь) і Василя Гаврилова (м. Москва, Росія). У жіночих парах перемогли росіянки – Марина Бухарцева та Ірина Сурікова. У мікстi звання чемпіона здобула теж змішана пара з Росії – це Марина Бухарцева і Борис Суріков.

Серед решти виступів представників України варто відзначити, що друге місце у одиночному і парному розрядах здобув генерал-майор запасу Юрій Вербицький, друге місце у парному розряді посіли полковники Сергій Шамотін і Валерій Мальцев. Бронзовими нагородами як у парному, так і в одиночному розряді поповнилась скарбничка полковника Олександра Солтана. Зовсім трохи не вистачило спортивної вдачі для Олександра Суріна і Сергія Князькова, які у надзвичайно напруженому поєдинку за третє місце у парному розряді поступилися лише на тайбрейку своїм опонентам.

Андрій Агєєв.
Фото Євгена Блискуна.

БАСКЕТБОЛЬНЕ СВЯТО

Краще – дітям!..

На цю чудову спортивну подію учні Верхньовизницької школи Мукачівського району чекали довго. У новому шкільному спортивному комплексі для школярів активісти Мукачівського баскетбольного клубу ветеранів "Імпульс" разом із районною федерацією баскетболу провели яскраве свято з нагоди Дня фізичної культури та спорту.





Радісний і святковий настрій був у дітей, які прийшли підтримати свої команди, в ігровому залі лунали пісні про баскетбол, гімни популярних українських команд та клубів. Баскетбольний майданчик та місця для вболівальників були яскраво оформлені учнями та вчителями, плакатами, різнокольоровими кульками, а кожна група підтримки підтримувала для своїх команд гасла на спортивну і баскетбольну тематику.

На урочистому відкритті свята учасників привітали президент районної федерації баскетболу Степан Горват, завуч школи Антон Шепа та ветерани-"імпульсівці". Протягом трьох годин на баскетбольному майданчику проходило справжнє дитяче свято. Команди "Лідер" та "Чемпіон" змагалися на 30-ти етапах баскетбольної естафети зі швидкості, спритності, демонстрували своє вміння у веденні м'яча через різні перешкоди, кидані його влучно у кошик з різних дистанцій та за обмежений час, правильній передачі м'яча своїм товаришам по команді. За діями обох команд уважно слідкували судді, які рахували штрафні бали та призові очки. Для чисельних вболівальників, коли команди відпочивали, організатори свята провели ряд цікавих конкурсів – як для учнів, так і для їх класних керівників.

Захоплюючим і заворожуючим був конкурс серед капітанів команд. У цьому двобої у ході усіх конкурсів з різницею у 10 очок перемогу здобув капітан команди "Лідер" Руслан Русин.

Протягом усіх етапів баскетбольної естафети попереду були юні баскетболісти із команди "Чемпіон" (капітан – Петро Фурдела), але в цьому різноплановому змаганні усе вирішується у грі між командами. Команда "Лідер", яка за підсумками баскетбольної естафети програла 20 очок команді "Чемпіон", завдяки влучним кидкам Володимира Гузинця та Святослава Русина перемогла в цьому поєдинку і стала переможницею баскетбольного свята.

У конкурсі "Снайпер" перше місце здобула Оксана Йовбак (5 влучень), друге місце посів Дмитро Кость (4 влучення), бронза дісталася Богдану Стасу. А у конкурсі для старшокласників на найдальший влучний кидок перемогла кращий "снайпер" цього змагання Оксана Йовбак.

Усі учасники спортивного свята, кращі "снайпери", класні керівники, вболівальники отримали від ветеранів клубу "Імпульс" кубки, дипломи, грамоти, медалі, вимпели, канцтовари, солодощі, книги про історію олімпійського руху в Україні та календарі ветеранського клубу. Не залишилася без солодких призів і краща група підтримки та кращі вболівальники. А для школи ветерани подарували баскетбольні м'ячі.

Метою цього спортивного заходу стала, безумовно, пропаганда баскетболу та здорового способу життя, підготовка команд до різних баскетбольних змагань, організація змістовного дозвілля та відпочинку дітей та молоді, розвиток у них рухливості, сили, витривалості, виховання дисципліни, дружби, взаємодопомоги, спортивної гідності, бажання до перемоги. І цієї мети, на думку організаторів, вдалося досягнути.

На завершення урочистого нагородження завуч школи Антон Шепа вручив керівництву клубу "Імпульс" грамоту від адміністрації за проведений спортивний захід і запросив ветеранів на проведення наступного заходу до Дня вчителя.

Ветерани клубу "Імпульс" щиро вдячні за гостинність вчителям школи Івану Йовбаку, Ганні Хайнас, Ользі Робаль, Яніні Меденці, Миколі Євтушенку, а за допомогу в організації свята – меценатам клубу В'ячеславу Шутку, Юрію Тягуру, Олександру Яковенку, Роману Пилипцю, Валентині Папазовій, Іллі Матьолі та Сергію Герасимюку.

Віталій Бібік.
м. Мукачеве.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.

Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Наклад – 3250 прим. Зам. № 122234.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ


8th
INTERNATIONAL
AVIATION AND SPACE
SALON
АВІАСВІТ-XXI
AVIASVIT-XXI
AVIASVIT-XXI
Ukraine, Kyiv
September 27th – October 1st, 2012
"VECTOR" STATE CORPORATION
Address: 19-21 Frunze str., Kyiv, 04080, Ukraine
Phone: +380 (44) 462-5367, +380 (44) 455-9390 Fax: +380 (44) 462-5367
E-mail: info@aviasvit.com.ua
visit us at WWW.AVIASVIT.COM.UA